



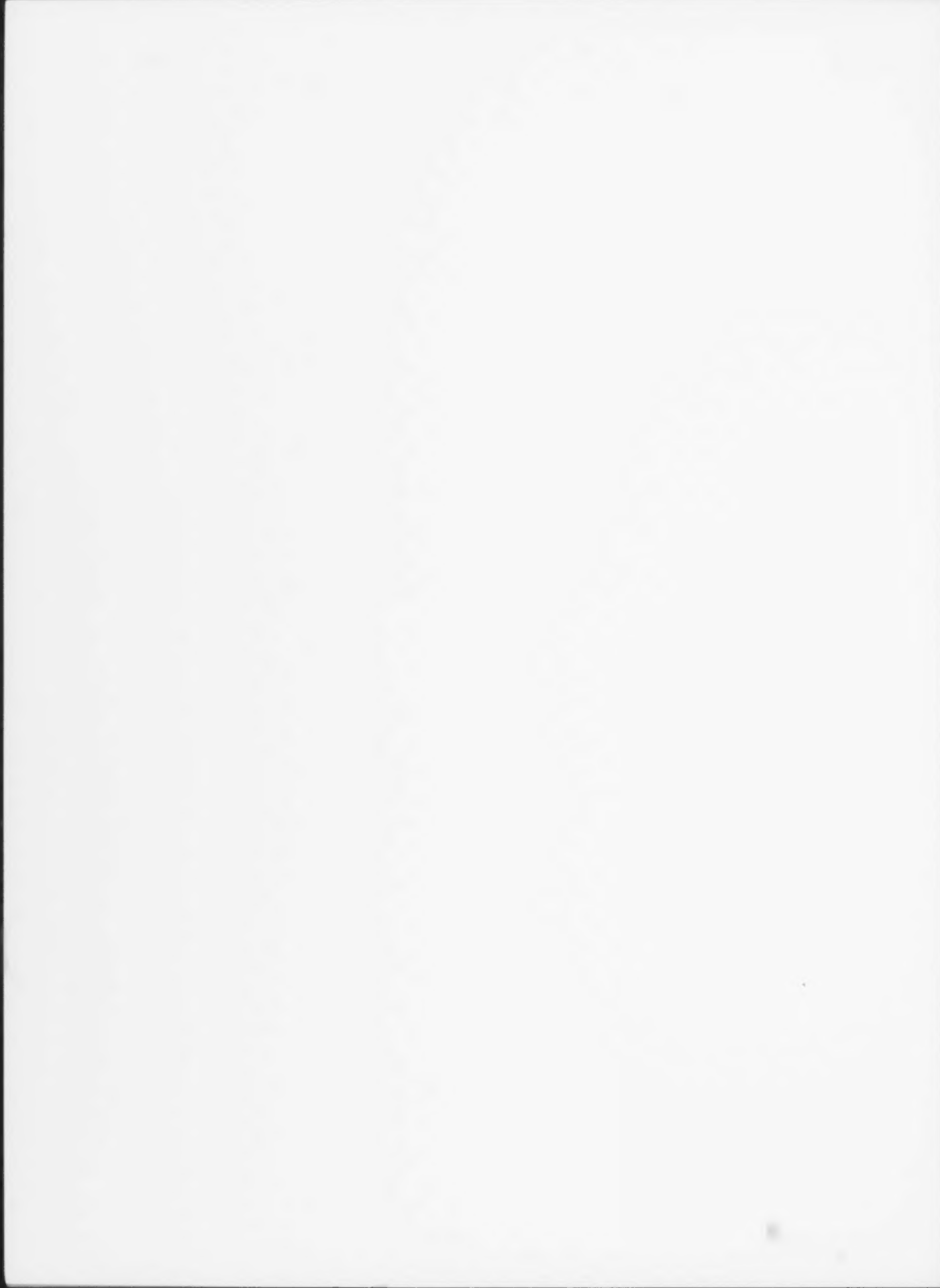
Ontario

CONSTRUIRE ENSEMBLE

EMPLOIS ET PROSPÉRITÉ POUR LES ONTARIENNES ET LES ONTARIENS

Ministère de l'Infrastructure







LETTRE DU MINISTRE DE L'INFRASTRUCTURE

Il y a huit ans, le gouvernement de l'Ontario a reçu le mandat de remettre les services publics sur pied après des années de coupures importantes et de négligence. Dans le cas de notre infrastructure publique, le besoin de nouvelles idées et de nouveaux investissements était pressant. Au début des années 2000, des décennies de sous-investissements avaient eu des effets néfastes sur notre infrastructure. Des routes mal entretenues et inadéquates mettaient à risque la force économique de l'Ontario, tandis que des salles de classe bondées et des hôpitaux en détérioration menaçaient notre qualité de vie.

Ce gouvernement a répondu sur trois plans. Premièrement, nous avons augmenté les investissements dans l'infrastructure publique. Les sommes investies sont passées de 2,6 milliards de dollars en 2003-2004 à 14,1 milliards en 2010-2011. La province n'a pas vu ce niveau d'investissement dans l'infrastructure publique depuis des décennies. Nos investissements ont permis de créer ou de conserver près de 100 000 emplois en moyenne par année depuis six ans et ont permis à l'Ontario de devenir un endroit idéal où les entreprises peuvent prospérer et les familles peuvent s'installer.

Deuxièmement, nous avons fait preuve d'un niveau sans précédent de planification et de gestion des activités liées à l'infrastructure. En 2005, nous avons lancé ReNouveau Ontario, le premier plan d'infrastructure à long terme de la province, un plan quinquennal mis en œuvre sur une période de quatre ans. Nous avons également créé Infrastructure Ontario pour gérer les projets d'envergure complexes et, dans certains cas, participer à leur financement, ainsi que pour améliorer le processus d'approvisionnement. Cela et d'autres innovations ont fait en sorte que l'Ontario possède aujourd'hui l'un des marchés d'infrastructure les plus dynamiques au monde.

Troisièmement, nous avons collaboré et établi des partenariats avec le gouvernement du Canada, les municipalités ontariennes et d'autres intervenants afin de répondre aux besoins en matière d'infrastructure. Citons comme exemple le programme de stimulation en matière d'infrastructure qui a commencé en 2009 dans le cadre d'un consensus mondial de lutte contre la pire récession depuis la Crise de 1929. Cette initiative est considérée comme étant le programme de stimulation en matière d'infrastructure le plus important et le plus réussi de toute l'histoire de l'Ontario et du Canada.

Le nouveau plan décennal est, pour l'Ontario, la prochaine étape essentielle pour tirer parti de ces réalisations.

Dans le cadre des vastes consultations que nous avons entreprises dans tout l'Ontario pour préparer ce plan, nous avons pu témoigner d'un important consensus sur la nécessité de continuer d'investir dans l'infrastructure afin de conserver le caractère concurrentiel de la province sur le plan économique. L'importance d'adopter une vision à long terme était également un point d'accord. Presque tous les principaux décideurs, notamment les directeurs généraux d'hôpitaux, les présidents d'universités, les gestionnaires municipaux et les chefs de file du secteur de la construction ont maintenant adopté des périodes prévisionnelles de dix ans ou plus pour les décisions critiques en matière d'infrastructure. Ils ont besoin de partenaires gouvernementaux qui adoptent le même horizon de planification.

Dans le cadre de nos consultations, nous avons également clairement entendu parler de la question du déficit en matière d'infrastructure, notamment du report des travaux d'entretien. Même si nos investissements récents ont réduit de beaucoup le déficit dans ce domaine, ils ne l'ont pas éliminé. Les trois paliers de gouvernement – fédéral, provincial et municipal – doivent collaborer pour relever ce défi pancanadien. Notre gouvernement a l'intention, dans le cadre de ses politiques, d'encourager et de prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer le déploiement et la coordination des efforts à cet effet.

Ce plan décennal vise à donner de la clarté, de la durabilité et une meilleure prévisibilité à nos politiques en matière d'infrastructure et à maintenir la compétitivité de l'Ontario sur le plan économique. Il établit un cadre stratégique qui guidera les futurs investissements de manière à appuyer la croissance économique, à ce qu'ils soient financièrement responsables et à ce qu'ils puissent s'adapter à l'évolution des besoins. L'un des principaux piliers de notre objectif est de laisser à tous les Ontariennes et Ontariens une infrastructure publique de premier ordre en héritage.

Je remercie sincèrement le personnel du ministère qui a travaillé diligemment à la réalisation de ce plan d'infrastructure décennal, ainsi que toutes les personnes qui ont si gentiment et efficacement partagé leurs sages opinions et conseils dans le cadre du processus de consultation.



Bob Chiarelli
Ministre de l'Infrastructure

RÉSUMÉ

L'économie et la qualité de vie de l'Ontario dépendent d'une bonne infrastructure publique.

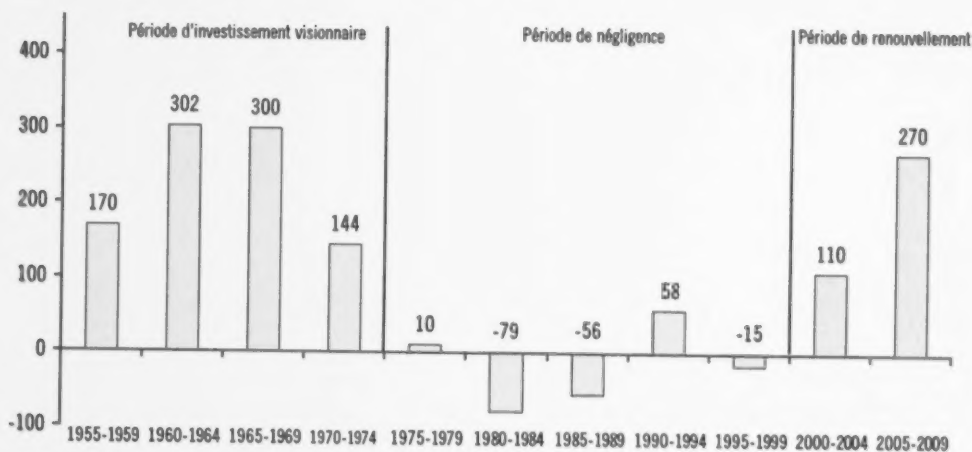
Le gouvernement de l'Ontario a pris d'importantes mesures pour réduire l'important déficit en matière d'infrastructure – estimé à des dizaines de milliards de dollars – qui s'était accumulé depuis plusieurs décennies et qui menaçait notre prospérité à long terme.

Depuis 2003, le gouvernement a investi 62 milliards de dollars dans l'infrastructure. Comme le montre clairement le graphique 1, la province n'a rien vu de tel depuis la période d'après-guerre, lorsque bon nombre des assises de notre infrastructure actuelle, notamment les autoroutes de la série 400 et le métro de Toronto, ont été posées.

GRAPHIQUE 1

Variation annuelle moyenne de la valeur nette du parc public par habitant

Prix constants de 2002



Sources : Statistique Canada et ministère de l'Infrastructure de l'Ontario

Le présent plan a pour objet de tracer la voie en ce qui a trait à l'infrastructure ontarienne de l'avenir.

Malgré les niveaux d'investissement records des sept dernières années, les raisons de continuer d'investir et de planifier de façon stratégique n'ont jamais été aussi impérieuses. Notre compétitivité est en jeu. Des territoires de compétence partout dans le monde consacrent de nouvelles ressources importantes à l'infrastructure en vue de combler leurs propres déficits en la matière et de stimuler la croissance économique.

Depuis les six dernières années, la province a investi en moyenne 10 milliards de dollars annuellement dans l'infrastructure. Dans le cadre de ce plan, la province s'attend à effectuer d'importants investissements continus dans l'infrastructure publique au cours de la prochaine décennie, en commençant par investir plus de 35 milliards de dollars dans les trois années qui viennent. Les investissements dans l'infrastructure susciteront une croissance économique continue et une amélioration de la qualité de vie. Le transport, l'éducation et les soins de santé seront d'importantes priorités.

Le plan réagit aux changements économiques, démographiques et environnementaux qui sont prévus à long terme. Ils comprennent une économie plus ouverte sur le monde et axée sur les services, une population plus importante, vieillissante et plus urbanisée, ainsi que les répercussions du changement climatique.

Les principales priorités en matière d'investissement comprendront celles ci-dessous.

- **Améliorer les routes, les ponts et les passages frontaliers pour acheminer les biens de l'Ontario vers les marchés**
 - Achever d'importants projets, notamment l'autoroute de Windsor-Essex qui devrait réduire le temps de déplacement vers la frontière de près de 20 minutes en moyenne pour chacun des 6 500 camions qui la traversent chaque jour, et le prolongement de l'autoroute 407 Est, qui accroîtra la capacité est-ouest dans la région de Durham en accueillant jusqu'à 6 000 véhicules à l'heure dans chaque direction.
 - Agrandir le réseau ontarien de voies réservées aux véhicules multioccupants (VMO), qui s'est avéré efficace pour réduire les temps de déplacement de tous les conducteurs.
 - Réfectionner les routes, les ponts, les ponceaux et autres structures en vue d'atteindre les objectifs de remise en état.
 - Ajouter au moins 500 kilomètres de route en fonction de la croissance et de la demande.

- **Offrir aux navetteurs des solutions de transport en commun rapides, abordables et respectueuses de l'environnement**
 - Améliorer et développer les transports en commun dans le but de créer un véritable réseau de transport en commun régional dans la région du Grand Toronto et de Hamilton et aider le réseau GO Transit à atteindre son objectif d'augmenter le nombre d'usagers à plus de 100 millions de trajets par année.
 - Appuyer le transport en commun dans les régions qui sont en forte croissance en Ontario, notamment la région d'Ottawa et de Waterloo.
- **Former une main-d'œuvre solide et novatrice**
 - Terminer la mise en œuvre des classes de maternelle à temps plein à travers la province.
 - Fournir un réseau d'écoles primaires et secondaires qui répond aux besoins actuels et futurs et qui est en bon état.
 - Achever la construction de 49 projets d'établissements postsecondaires dans le cadre du programme d'infrastructure du savoir qui, avec d'autres initiatives, permettront de créer plus de 36 000 nouvelles places.
 - S'assurer que les investissements en matière d'infrastructure répondent à la demande et soutiennent l'objectif d'atteindre un taux de scolarité postsecondaire de 70 pour cent.
 - Ajouter notamment des installations de recherche, des centres de commercialisation et des réseaux à large bande à l'infrastructure du savoir de l'Ontario.
- **Assurer de meilleurs résultats en matière de santé la vie durant**
 - Accélérer la transition vers un modèle axé sur la prestation, au bénéfice d'une population vieillissante, de services de soutien appropriés en matière de santé à la maison et dans la collectivité afin de contribuer à alléger les pressions qui s'exercent sur les hôpitaux.
 - Achever les 27 grands projets de construction d'hôpitaux en cours et continuer d'investir dans les projets d'agrandissement et de réaménagement d'hôpitaux, si la capacité financière le permet.
 - Investir dans trois à cinq grands projets d'agrandissement ou de réaménagement d'hôpitaux chaque année, sous réserve de la capacité financière.
- **Aider les régions et les villes ontariennes rurales**
 - Investir et fournir d'autre soutien aux petites collectivités qui ne sont pas en mesure de répondre à leurs propres besoins relatifs à l'infrastructure de l'eau.

- Améliorer les couloirs de la route Transcanadienne dans le Nord de l'Ontario.
- Améliorer l'accès à large bande dans les régions rurales et éloignées.
- Continuer de chercher des moyens de travailler de concert avec les autres paliers de gouvernement afin de construire et de rénover des logements sociaux et abordables.

De plus, le présent plan donne des directives pour assurer des investissements efficaces dans l'infrastructure culturelle et touristique, le système judiciaire, le soutien de la prestation des services sociaux, l'accessibilité et l'offre d'un accès simplifié aux services gouvernementaux.

En fin de compte, le présent plan est conçu pour permettre aux municipalités, au secteur parapublic et à l'industrie de planifier les besoins collectifs en matière d'infrastructure avec plus de clarté et de prévisibilité.

Afin de mettre le présent plan en œuvre, l'Ontario :

- fera davantage appel à Infrastructure Ontario pour acquérir l'infrastructure de la province. Ces changements feront réaliser des économies à la population et aideront la province à demeurer l'un des marchés d'approvisionnement en matière d'infrastructure les plus dynamiques au monde;
- consultera ses partenaires du secteur public quant à l'élaboration de plans de gestion des biens qui tireraient parti des exigences existantes et les consolideraient. Ces plans, qui seraient mis en œuvre progressivement, seraient obligatoires pour les organismes qui demandent à la province une importante mise de fonds en immobilisations. Les pratiques appropriées de gestion des biens permettent aux organismes publics et privés de mieux tirer profit de l'infrastructure actuelle et d'établir les priorités à venir;
- adoptera une stratégie décennale de planification en matière d'infrastructure, tout en prenant des décisions pour aller de l'avant avec des projets en particulier dans le cadre des processus annuels de planification et de budgétisation de la province;
- appuiera la vitalité et la compétitivité du secteur de la construction de l'Ontario et en promouvra les produits et les services à l'échelle internationale;
- travaillera de concert avec le gouvernement fédéral, les municipalités, les territoires de compétence avoisinants et les peuples autochtones en vue de relever ensemble les défis du déficit actuel en matière d'infrastructure et de répondre aux besoins émergents.

En résumé, le présent plan décrit un programme d'investissement en infrastructure qui servira de catalyseur à la croissance économique et à une meilleure qualité de vie.

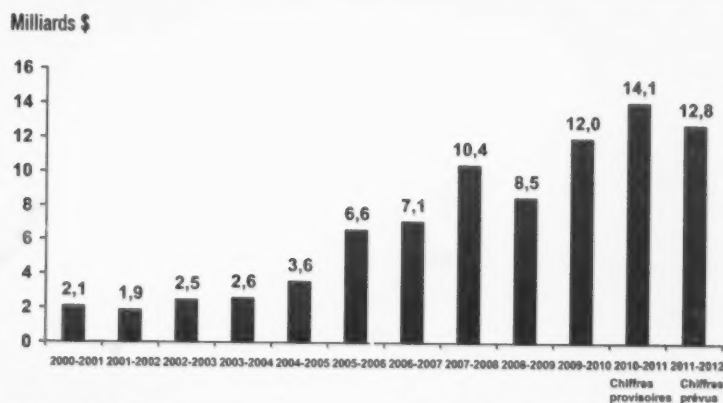
Table des matières

Introduction	1
Chapitre un : Le passé, le présent et l'avenir de l'Ontario	
La période d'après-guerre	9
La période du sous-investissement	10
La période du renouvellement	11
L'avenir de l'Ontario	13
Chapitre deux : Le plan d'infrastructure	
Des stratégies clés pour les besoins de l'Ontario	21
Investir pour la prospérité future	21
Harmoniser les services publics avec les changements démographiques	21
Assurer une bonne intendance	22
A. Transport	23
Accélération des transports en commun	23
Routes, ponts, aéroports et traversiers	29
B. Éducation et innovation	35
Renforcer l'éducation au primaire et au secondaire	36
Universités, collèges et recherche	40
C. Soins de santé	43
D. Zones rurales, villes et régions	48
E. Eau et autres ressources environnementales	53
Approvisionnement en eau, eaux usées et eaux pluviales	53
Restaurer et protéger le paysage naturel	58
F. Tourisme et culture	61
G. Infrastructure sociale	64
H. Justice	68
I. Services gouvernementaux	73
Chapitre trois : Mettre le plan en action	
Améliorer l'approvisionnement	79
Meilleure gestion des actifs	84
Les assises d'un secteur de la construction plus fort	91
Collaborer avec d'autres parties	94
Conclusion	99

INTRODUCTION

Le gouvernement de l'Ontario fait des investissements sans précédent dans l'infrastructure publique. Après plusieurs décennies de sous-investissement, la province a augmenté ses dépenses d'infrastructure, qui sont passées de 2,6 milliards de dollars en 2003-2004 à 14,1 milliards en 2010-2011. Au total, l'Ontario a investi environ 62 milliards de dollars en infrastructure depuis 2003, exclusion faite des 12,8 milliards de dollars prévus cette année. Ces investissements ont, par exemple, renforcé notre réseau de transport en commun et notre réseau routier, les lieux d'éducation de nos enfants, nos hôpitaux et notre système judiciaire. Ils ont également créé, directement ou indirectement, des milliers d'emplois. Pour ces raisons, l'Ontario est maintenant un bon endroit pour investir, travailler et élever une famille.

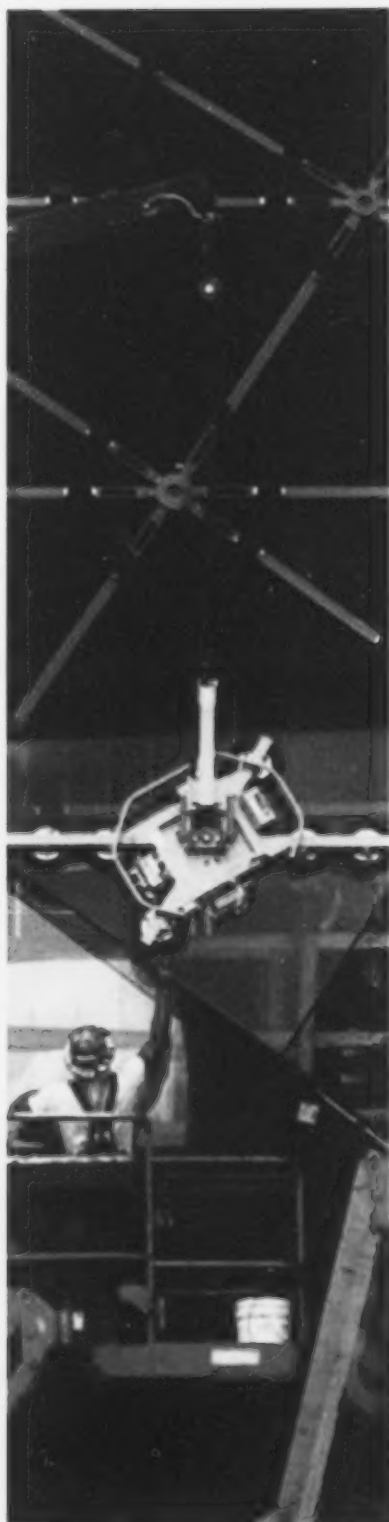
GRAPHIQUE 2 Total des investissements dans l'infrastructure*



* Les contributions de tiers ne sont pas incluses dans le total des investissements dans l'infrastructure.

Remarque : Depuis 2002-2003, les investissements dans l'infrastructure comprennent le coût des immobilisations corporelles acquises par les organismes gouvernementaux consolidés. Depuis 2005-2006, le périmètre comptable provincial englobe les collèges, les conseils scolaires et les hôpitaux.

Source : Ministère de l'Infrastructure de l'Ontario



Le présent plan a pour objet de souligner l'engagement continu de la province en matière d'infrastructure, tant au chapitre des investissements clés qu'à la planification stratégique à long terme qui en découle.

Comme le prévoit le Budget de l'Ontario de 2011, au cours des trois prochaines années, les investissements dans l'infrastructure de la province totaliseront plus de 35 milliards de dollars et créeront et conserveront plus de 300 000 emplois.

Des investissements à cette échelle ne sont pas le propre de l'Ontario. Des territoires de compétence partout dans le monde consacrent de nouvelles ressources importantes à l'infrastructure en vue de combler leurs propres déficits en la matière et de stimuler la croissance économique.

La nécessité de continuer d'investir demeure forte.

- Les concurrents économiques de l'Ontario ne réduisent pas leurs investissements – au contraire, ils les augmentent. Au cours des vingt prochaines années, on estime que les investissements dans l'infrastructure (y compris les actifs économiques comme l'infrastructure routière et ferroviaire et celle des télécommunications et des services d'eaux et d'énergie) totaliseront 2 billions de dollars par année à l'échelle mondiale.
- La qualité de l'infrastructure, notamment dans les transports, constitue bien souvent un facteur clé lorsqu'une entreprise cherche un endroit où s'implanter. Il s'agit de l'une des principales raisons d'être des importants nouveaux investissements qui sont faits dans les économies mondiales les plus florissantes.
- Les investissements dans l'infrastructure génèrent des retombées économiques. Chaque dollar investi dans l'infrastructure :
 - ajoute jusqu'à 1,11 \$ à la croissance économique, selon une analyse des investissements récents réalisée par le Conference Board du Canada;
 - réduit les coûts des entreprises de 11 cents en moyenne, selon les estimations de Statistique Canada;

- accroît la productivité des travailleurs – en fait, le Conference Board estime que les investissements dans l'infrastructure ont représenté 24 pour cent de la récente croissance de la productivité de la main-d'œuvre;
- est un dollar investi dans notre qualité de vie – dans les routes sur lesquelles nous conduisons, les écoles où nos enfants apprennent et les établissements de soins de santé auxquels nous nous fions.
- Les investissements dans l'infrastructure créent en outre des emplois : ils ont soutenu ou créé directement et indirectement près de 100 000 emplois ontariens en moyenne par année depuis six ans.

De même, le besoin de planification stratégique à long terme n'a jamais été aussi grand. L'infrastructure a habituellement une durée de vie de dizaines d'années. Compte tenu de la taille du parc d'infrastructure de la province et le taux de changement économique et démographique, les décisions relatives aux installations à construire aujourd'hui exigent de comprendre clairement non seulement les besoins actuels, mais aussi les tendances et la demande futures. De plus en plus, les décideurs dans les municipalités, les hôpitaux, les conseils scolaires, les collèges et les autres organismes du secteur public planifient pour des horizons de 10 années ou plus. La province doit suivre le pas.

Ce plan à long terme offre de la clarté, de la durabilité et une prévisibilité accrue dans les politiques de l'Ontario en matière d'infrastructure, tout en veillant à ce que la province demeure compétitive sur le plan économique. Le but du présent plan n'est pas de dresser une liste de tous les projets d'infrastructure qui seront réalisés au cours des dix prochaines années, mais plutôt d'établir un cadre stratégique qui servira à orienter les investissements futurs en tenant compte de l'évolution des besoins. Entre autres considérations, ce plan veillera à ce que les investissements soient financièrement responsables et qu'ils puissent s'adapter à l'évolution de la conjoncture économique. À cette fin, le gouvernement adoptera un horizon de planification de dix ans en matière d'infrastructure, tout en prenant des décisions pour aller de l'avant avec des projets en particulier dans le cadre des processus annuels de planification et de budgétisation de la province.





« Les investissements dans l'infrastructure sont coûteux, mais ils sont les meilleurs investissements que peut faire un gouvernement. Notre infrastructure forme la prospérité à long terme de notre économie, de notre société et de nos collectivités. Le développement économique dépend de l'utilisation intensive et productive de l'espace et également de l'augmentation de la vitesse de déplacement des personnes, des biens et des idées. L'infrastructure que nous construisons maintenant peut aider à stimuler la demande et à créer de bons emplois pour les personnes qui en ont besoin et à jouer un rôle important pour préparer notre économie pour l'avenir. »

- Richard Florida

En fin de compte, les politiques du gouvernement en matière d'infrastructure sont fondées sur le fait que, même si les investissements récents ont réduit le déficit dans ce domaine, ils ne l'ont pas éliminé. Il reste encore beaucoup à faire et la province ne pourra y parvenir seule. La province doit jouer un rôle de premier plan afin d'assurer une coordination stratégique des initiatives intergouvernementales en matière d'infrastructure. Le gouvernement fédéral, les municipalités et le secteur privé devraient tous contribuer à cet effort. Ce plan constitue le début d'un processus à cet égard. L'objectif ultime est de laisser à tous les Ontariennes et Ontariens une infrastructure publique de premier ordre en héritage.

En quoi consiste l'infrastructure?

L'Ontario bénéficie d'un vaste portefeuille complexe d'infrastructure publique dont la valeur de remplacement avoisine les 400 milliards de dollars. L'infrastructure publique comprend les routes, les ponts, les ponceaux, les réseaux de transport en commun, les écoles, les universités, les hôpitaux, les réseaux d'eau potable et d'eaux usées, les parcs et les édifices gouvernementaux. L'infrastructure privée comprend les réseaux téléphoniques, les réseaux de câblodistribution, ainsi que d'autres services publics. Le présent plan traite de l'infrastructure publique à l'exclusion du secteur de l'énergie. En Ontario, des entités du secteur public et du secteur privé sont propriétaires de l'infrastructure d'énergie. Le ministère de l'Énergie a récemment rendu public un plan énergétique à long terme, affiché sur son site Web, qui expose les perspectives et les besoins du secteur de l'électricité au cours de la prochaine décennie.

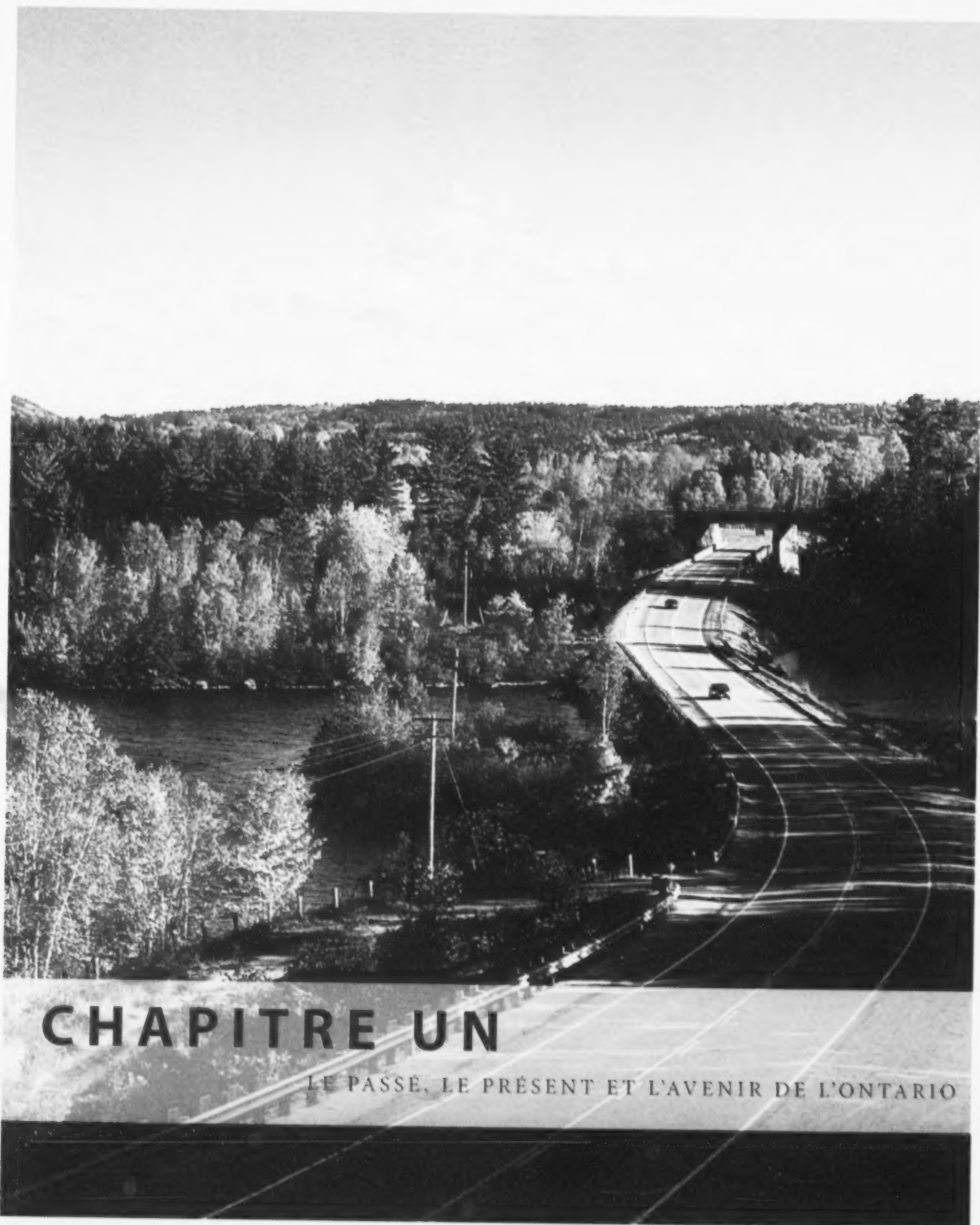
À l'écoute des autres

Au cours de la préparation de ce plan, le ministère de l'Infrastructure a sollicité l'opinion des gens dans l'ensemble de la province, utilisant les questions qui figurent dans l'encadré ci-dessous comme point de départ. Des tables rondes organisées dans chaque région ont rassemblé des dirigeants municipaux, des représentants communautaires, des concepteurs et des constructeurs de projets et des citoyens de l'Ontario qui utilisent l'infrastructure publique de la province. De nombreux organismes et particuliers ont également pris le temps de lui faire part de leurs opinions par écrit. Cette expertise et cet éventail d'expériences lui ont fourni de précieux conseils dans le cadre de l'élaboration du plan. Le gouvernement apprécie la profondeur des opinions exprimées dans les mémoires et les conversations qui ont contribué à façonner ce plan.

Le gouvernement prévoit collaborer avec les peuples autochtones pour mettre en œuvre ce plan décennal. L'Ontario prendra les décisions relatives aux projets d'infrastructure particuliers découlant du plan dans le cadre de son processus annuel de planification et de budgétisation. Il incombera à chaque ministère de tenir compte des répercussions éventuelles de ses projets sur les droits des peuples autochtones ou les droits issus des traités et d'assurer la tenue de consultations appropriées.

Questions visant à susciter les commentaires du public

- Quels types d'infrastructure publique vous ou votre organisme utilisez-vous le plus?
- À votre avis, quelles sont les principales tendances économiques et sociales qui influenceront le plus sur les besoins en infrastructure de la province au cours de la prochaine décennie?
- Compte tenu des défis auxquels l'Ontario fait face sur le plan du déficit, quelles devraient être selon vous les principales priorités d'investissement dans l'infrastructure au cours des dix prochaines années?
- À votre avis, comment pourrions-nous transformer la prestation, le financement ou la gestion de l'infrastructure afin de mieux répondre aux besoins de la province?



CHAPITRE UN

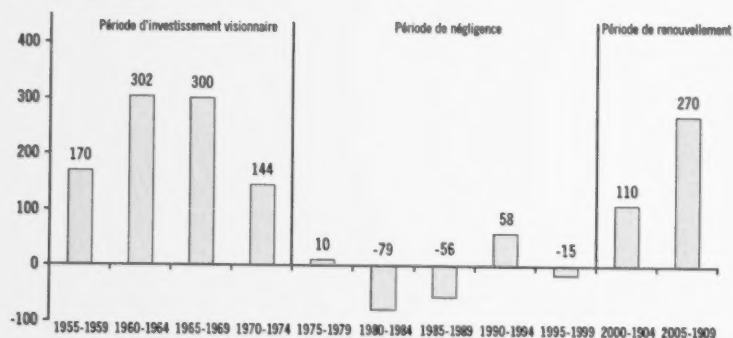
LE PASSÉ, LE PRÉSENT ET L'AVENIR DE L'ONTARIO

La diversité de l'infrastructure publique de l'Ontario est le fruit des décisions du gouvernement depuis plus de 100 ans. Le portefeuille actuel a surtout été déterminé par trois périodes distinctes d'investissement depuis la Seconde Guerre mondiale.

GRAPHIQUE 3

Variation annuelle moyenne de la valeur nette du parc public par habitant

Prix constants de 2002



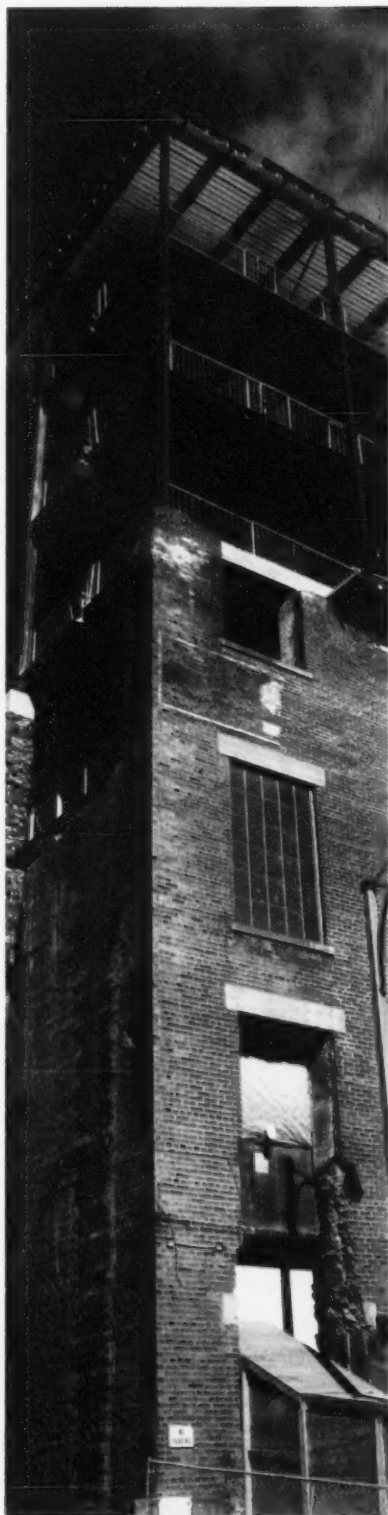
Sources : Statistique Canada et ministère de l'Infrastructure de l'Ontario

La période d'après-guerre

Entre la fin de la Seconde Guerre mondiale en 1945 et le début des années 1970, l'économie et la population de l'Ontario ont connu une croissance rapide. Les investissements dans l'infrastructure ont à la fois répondu à de nouveaux besoins urgents, particulièrement stimulés par le baby-boom, et compensé les lacunes qu'avaient causées la guerre et la Crise de 1929.

Les décisions prises pendant cette période en matière de politiques publiques ont favorisé la création de nouveaux éléments d'infrastructure tels que les logements sociaux et aussi réorienté l'infrastructure en place vers la propriété publique. Par exemple, le lancement de l'assurance maladie universelle dans les années 1960 a, en fin de compte, amené la province à assumer la responsabilité des hôpitaux et des autres éléments de l'infrastructure de soins de santé.





Cette explosion de l'infrastructure sur près de trois décennies a foncièrement créé l'essentiel de l'infrastructure publique actuelle de l'Ontario. Elle comprenait, par exemple, de nombreuses écoles primaires et secondaires toujours en service, onze nouvelles universités et le système de collèges communautaires, les deux principales lignes du métro de Toronto, les principales parties du réseau des autoroutes de la série 400 et une grande partie de notre infrastructure de soins de santé.

La période du sous-investissement

Au début des années 1970, les investissements dans l'infrastructure publique, qui ont commencé à baisser brusquement et qui sont demeurés faibles pendant plus de deux décennies, n'ont pas suivi le rythme de la croissance de la population ou du produit intérieur brut. Cela était dû en partie au fait que les dépenses gouvernementales étaient orientées vers d'autres priorités. La conjoncture économique y a aussi contribué : par exemple, les chocs pétroliers des années 1970 et les pressions inflationnistes des années 1980 ont donné lieu au report des investissements dans l'infrastructure.

Ces décennies de négligence ont considérablement diminué la qualité de l'infrastructure publique et sa capacité de répondre aux besoins économiques et sociaux de tous les jours. À la fin du siècle dernier, l'Ontario, tout comme le Canada dans son ensemble, avait accumulé un important déficit en matière d'infrastructure, qui menaçait sa compétitivité économique et le niveau de vie.

La période du renouvellement

Au cours des sept dernières années, les investissements dans l'infrastructure ont atteint des niveaux inégalés depuis les années 1950 et 1960. Le gouvernement a tout particulièrement accru de beaucoup ses investissements dans l'infrastructure à partir de 2004. En 2005, il a publié le plan ReNouveau Ontario, un plan d'infrastructure à long terme prévoyant l'investissement de 30 milliards de dollars sur une période de cinq ans. ReNouveau Ontario vise en outre à faire en sorte que la planification de l'infrastructure publique soit prévisible et durable.

Le plan ReNouveau Ontario a pris fin en 2008-2009, soit un an avant l'échéance prévue. Il a donné lieu à d'importants investissements dans des secteurs clés de l'infrastructure, notamment le transport, la santé et l'éducation.

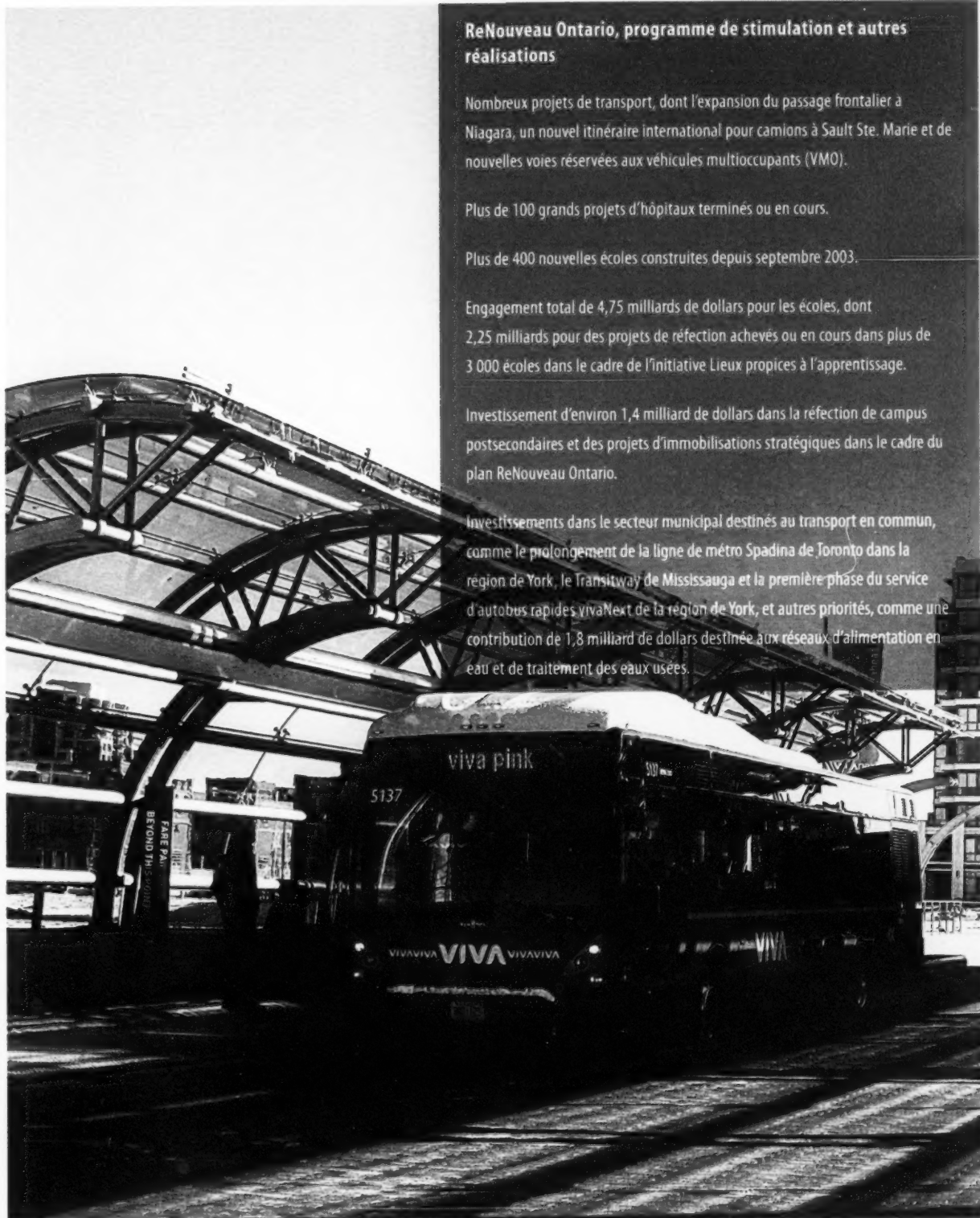
Le gouvernement a en outre modifié la façon dont les projets d'infrastructure sont planifiés, financés et gérés. À partir de 2004, il a pris des mesures pour normaliser et améliorer les activités d'approvisionnement, en créant notamment Infrastructure Ontario.

De plus, l'Ontario a établi des partenariats pour faire face aux enjeux liés à l'infrastructure. En réponse au ralentissement économique mondial, la province a collaboré en 2009 avec le gouvernement fédéral, les municipalités de l'Ontario et d'autres intervenants dans d'importantes dépenses de stimulation. Près de 11 000 projets de stimulation ont été approuvés et pratiquement tous devraient être achevés d'ici le 31 octobre 2011.

Le gouvernement a investi au total 62 milliards de dollars dans l'infrastructure depuis 2003. Environ 5 500 kilomètres de routes ont été construits ou réparés en Ontario. Les investissements provinciaux ont contribué à revitaliser les localités et les villes de l'Ontario. Les hôpitaux nouvellement construits et réfectionnés prodiguent de meilleurs soins aux patients. Il ne s'agit que de quelques-unes des façons dont les Ontariennes et les Ontariens tirent profit du renouvellement de l'infrastructure publique.

Innovations en matière d'investissement

- Un ministère de l'infrastructure a été créé en 2003 pour coordonner la planification de l'infrastructure provinciale.
- Infrastructure Ontario, qui relève du ministère de l'Infrastructure, a recours à la diversification des modes de financement et d'approvisionnement (DMFA) comme moyen de tirer parti de l'expertise du secteur privé pour construire des éléments d'infrastructure en respectant l'échéancier et le budget, tout en assurant la propriété et le contrôle publics. Infrastructure Ontario a lancé plus de 50 projets de construction d'immobilisations d'une valeur de près de 21 milliards de dollars. On estime que les projets terminés entraîneront des économies de plus de 400 millions de dollars comparativement à l'approvisionnement traditionnel.
- Metrolinx est un organisme de transport en commun qui est responsable de coordonner, de planifier, de financer et de mettre en œuvre un réseau de transport intégré dans la région du Grand Toronto et de Hamilton. Il est également chargé de l'exploitation du réseau GO Transit.
- Les plans de croissance ayant un horizon temporel de 25 ans contribuent à faire en sorte que les schémas de croissance utilisent au mieux l'infrastructure actuelle et effectuent les investissements les plus judicieux dans les années à venir. Des plans ont été préparés pour la région élargie du Golden Horseshoe dans la partie ouest du lac Ontario et pour la région du Nord de l'Ontario.



ReNouveau Ontario, programme de stimulation et autres réalisations

Nombreux projets de transport, dont l'expansion du passage frontalier à Niagara, un nouvel itinéraire international pour camions à Sault Ste. Marie et de nouvelles voies réservées aux véhicules multioccupants (VMO).

Plus de 100 grands projets d'hôpitaux terminés ou en cours.

Plus de 400 nouvelles écoles construites depuis septembre 2003.

Engagement total de 4,75 milliards de dollars pour les écoles, dont 2,25 milliards pour des projets de réfection achevés ou en cours dans plus de 3 000 écoles dans le cadre de l'initiative Lieux propices à l'apprentissage.

Investissement d'environ 1,4 milliard de dollars dans la réfection de campus postsecondaires et des projets d'immobilisations stratégiques dans le cadre du plan ReNouveau Ontario.

Investissements dans le secteur municipal destinés au transport en commun, comme le prolongement de la ligne de métro Spadina de Toronto dans la région de York, le Transitway de Mississauga et la première phase du service d'autobus rapides vivaNext de la région de York, et autres priorités, comme une contribution de 1,8 milliard de dollars destinée aux réseaux d'alimentation en eau et de traitement des eaux usées.

L'avenir de l'Ontario

Au cours de la prochaine décennie, les investissements dans l'infrastructure appuieront la croissance continue de l'économie de l'Ontario. Ce plan tiendra en outre compte de plusieurs tendances lourdes de conséquences qui auront également une incidence sur les besoins en infrastructure :

- une économie plus ouverte sur le monde et axée sur les services, jumelée à une faible croissance de la taille de la main-d'œuvre;
- une population plus importante, vieillissante et plus urbanisée;
- les effets du changement climatique;
- la transition vers une infrastructure plus perfectionnée sur le plan technologique.

Les sections qui suivent abordent plus en détail chacune de ces tendances.

Une économie en évolution et une croissance plus faible de la main-d'œuvre

Nombre de personnes ayant fait part de leurs points de vue durant l'élaboration du plan ont accordé une grande priorité au besoin de maintenir notre compétitivité sur le plan économique. Afin d'aider l'Ontario à faire face à la concurrence, les décisions en matière d'infrastructure doivent tenir compte de trois tendances générales touchant l'économie : la diversification des marchés d'exportation, la transition vers un plus grand nombre d'emplois dans le secteur des services et le ralentissement de la croissance de la population d'âge actif.

- Même si les États-Unis demeureront le marché le plus important pour les biens et services de l'Ontario, les exportations vers d'autres pays et les échanges avec le reste du Canada sont tous deux à la hausse. L'Ontario devra investir dans un système de transport qui accélère l'expédition de marchandises aux États-Unis, vers d'autres marchés internationaux et dans le reste du Canada. Il faudra donc se concentrer sur le réseau routier, les passages frontaliers et les liens vers les ports d'expédition et les aéroports.



« [...] les investissements publics ont eu une incidence plus importante sur la productivité de la main-d'œuvre dans les années 2000 que dans d'autres décennies, équivalant environ au quart des gains de productivité dans les années 2000 contre seulement 8 % dans les années 1990. »

Source : Conference Board du Canada.
Les repercussions économiques de l'infrastructure publique en Ontario, 2010.

« Le secteur des services affiche la croissance la plus rapide au sein de l'économie mondiale [...] L'efficacité accrue des services de réseau de base – dans les secteurs des finances, des télécommunications, du transport intérieur, de la distribution au détail et en gros et des services professionnels aux entreprises – améliore les résultats de l'ensemble de l'économie en raison de l'effet d'entraînement considérable. »

Source : *Trade Doha and Development, A Window Into The Issues*, Banque mondiale.

- L'économie est de plus en plus stimulée par le secteur des services. En 1987, ce dernier employait 68 pour cent de la main-d'œuvre ontarienne et, en 2010, sa part était passée à 79 pour cent. Les perspectives économiques à long terme de la province font remarquer que cette tendance devrait se poursuivre. Les secteurs des services tels que l'entreposage et le commerce de détail bénéficient en outre des investissements dans le réseau routier. Les investissements dans d'autres types d'infrastructure, pour appuyer par exemple la connectivité haute vitesse à large bande à l'échelle provinciale, peuvent contribuer à accroître la valeur ajoutée par le secteur des services.

L'innovation dépend de l'infrastructure numérique

La technologie numérique, clé de l'innovation, permet d'inventer de nouveaux secteurs et de réinventer les secteurs traditionnels comme la fabrication de pointe. Grâce à une infrastructure numérique solide, l'Ontario est un endroit attirant pour lancer et faire croître des entreprises.

Même si le secteur privé demeurera le principal fournisseur d'infrastructure numérique au cours de la prochaine décennie, la province veillera à ce que les investissements privés et publics soient liés et mis à profit pour assurer la mise en place de robustes réseaux. Cela sera essentiel à la croissance économique et à la prestation de services publics de haute qualité.

Le plan d'infrastructure numérique de l'Ontario sera axé sur la création d'un climat adéquat de réglementation et d'investissement, l'exploitation des éléments d'actif actuels, la réalisation d'investissements stratégiques modestes lorsque les circonstances le justifient et l'établissement de partenariats en vue d'accroître la compétitivité de la province. Il sera élaboré en collaboration avec l'industrie, les autres paliers de gouvernement et le secteur parapublic.

De quelles façons le plan favorise les collectivités et les régions de l'Ontario

L'Ontario continuera d'appuyer les villes et les localités en :

- développant le transport en commun où l'on prévoit une forte croissance de la demande;
- augmentant la capacité du réseau routier, tout particulièrement des autoroutes de la série 400, en fonction de la croissance et de la demande;
- aidant les écoles, les collèges et les universités à faire face aux pressions grandissantes dans les zones en grande demande;
- étudiant des méthodes innovatrices d'atténuation des répercussions de l'urbanisation sur l'environnement et du changement climatique sur les bassins versants;
- laissant en héritage des collectivités revitalisées et les installations récréatives des Jeux panaméricains et parapanaméricains de 2015 dans le Sud de l'Ontario;

Et les collectivités rurales et du Nord en :

- investissant et en fournissant d'autre soutien aux petites collectivités qui ne sont pas en mesure de répondre à leurs propres besoins relatifs à l'infrastructure de l'eau;
- effectuant des investissements stratégiques dans l'infrastructure à large bande dans les zones moins densément peuplées en vue d'appuyer les investissements du secteur privé et des autres paliers de gouvernement;
- travaillant de concert avec le gouvernement fédéral, les peuples autochtones et autres partenaires dans le but de cerner les besoins en matière d'infrastructure stratégique afin d'appuyer le Plan de croissance du Nord de l'Ontario de 2011;
- définissant une stratégie de transport dans le Nord comme l'envisage le Plan de croissance;
- agrandissant des tronçons des couloirs de la route Transcanadienne afin d'accroître la capacité et d'améliorer la sécurité;
- s'assurant que les investissements dans l'infrastructure s'harmonisent avec les priorités régionales et les stratégies provinciales en matière de tourisme.



- La structure par âge de la population ontarienne actuelle signifie que la croissance de la main - d'œuvre ralentira au cours de la prochaine décennie. Si la production de chaque travailleur reste inchangée, le ralentissement de la croissance de la main-d'œuvre entraînera un ralentissement de la croissance économique. L'infrastructure peut aider à combler cette lacune. Sa valeur pour accroître la productivité est bien documentée : par exemple, le Conference Board du Canada estime que 12 pour cent des gains de productivité de la main-d'œuvre en Ontario au cours des 30 dernières années provenaient des investissements dans les routes, les ponts, les collèges, les universités, les établissements de recherche et les autres éléments d'infrastructure publique. Au cours des dernières années, lorsque les investissements étaient plus élevés, la contribution de l'infrastructure était deux fois plus élevée que ce niveau historique.

Une population plus importante, vieillissante et plus urbanisée

La population ontarienne devrait croître en moyenne de 1,2 pour cent par année pour atteindre 15,1 millions d'habitants d'ici 2021 – soit une hausse de 1,7 million de personnes, selon les prévisions démographiques à long terme de l'Ontario. Cela accroîtra la demande d'infrastructure publique, tout comme les tendances en matière de groupes d'âge et de zones de croissance.

- D'ici 2021, le nombre d'Ontariennes et d'Ontariens âgés de 65 ans et plus aura augmenté de plus de 800 000, ce qui aura des répercussions particulières sur l'infrastructure des soins de santé et de transport ainsi que sur l'accessibilité.
- L'urbanisation se poursuivra à un rythme stable. Les deux tiers de la population de l'Ontario vivent dans la région élargie du Golden Horseshoe. Au cours de la prochaine décennie, plus de 80 pour cent de la croissance démographique de la province aura lieu dans cette région. Ce changement créera des occasions d'investissement efficace dans le transport en commun et autres éléments d'infrastructure publique.

Les effets du changement climatique

Le changement climatique a des répercussions sur notre infrastructure. Le Bureau d'assurance du Canada a signalé que les inondations constituent maintenant le sinistre le plus courant chez les propriétaires, l'un des facteurs étant les égouts vieillissants qui sont plus susceptibles de refouler pendant une forte averse. De plus, la variabilité croissante du climat a déjà une incidence sur la façon de construire les routes de glace dans le Nord.

Les changements climatiques en Ontario exposent l'infrastructure de la province à des conditions auxquelles elle n'a pas été conçue pour résister au départ. Le Conseil canadien des ingénieurs a indiqué que, même si les ingénieurs se sont toujours fiés aux données météorologiques antérieures pour concevoir une infrastructure durable, sûre et fiable, ils doivent maintenant élaborer de nouvelles pratiques de conception et de fonctionnement pour résister au changement climatique, y compris les événements extrêmes qu'il amène.

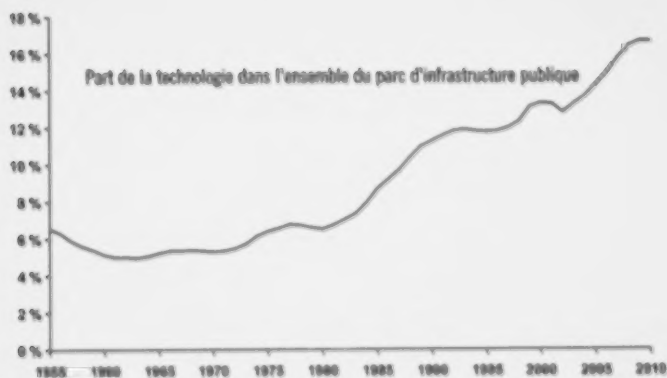
La transition vers une infrastructure plus perfectionnée sur le plan technologique

Finalement, les investissements en infrastructure de l'ensemble du secteur public de l'Ontario sont de plus en plus orientés vers la technologie. La prestation des services de soins de santé, d'éducation et autres repose de plus en plus sur cette transition. Par exemple, la proportion des technologies utilisées dans l'infrastructure du secteur de l'éducation est passée de 2,5 pour cent en 1978 à plus de 11 pour cent en 2010. L'accès à du matériel de laboratoire ultramoderne, à des bases de données de recherche en ligne et à une technologie de pointe permet de préparer les étudiants aux exigences des carrières modernes.

Dans le même ordre d'idée, le nombre d'appareils d'imagerie par résonance magnétique (IRM) dans les hôpitaux de l'Ontario est passé de moins de 60 à près de 80 au cours des dernières années. Puisqu'un examen d'IRM est l'un des meilleurs moyens de voir à l'intérieur du corps humain à partir de l'extérieur, son utilisation accélère les diagnostics et les traitements, en évitant les coûts et les risques associés aux interventions plus effrénées.



En avril 2011, la province a publié le document intitulé « Faire face au changement climatique : Stratégie d'adaptation et plan d'action de l'Ontario ». Le plan met en évidence les mesures que l'Ontario prendra au cours des quatre prochaines années pour s'assurer que la province est prête à relever les défis liés au changement des régimes climatiques. Par exemple, les tempêtes qui ont entraîné des inondations au centre-ville de Peterborough en 2002 et en 2004, ont causé des dommages s'élevant à plus de 100 millions de dollars. Le plan énonce une vision et crée un cadre de collaboration entre les ministères et avec les partenaires externes.

GRAPHIQUE 4**Importance grandissante de la technologie dans la prestation des services publics**

Sources : Statistique Canada et ministère de l'Infrastructure de l'Ontario

De cette façon notamment, la technologie aide le secteur public à répondre aux besoins en constante évolution des habitants de l'Ontario. Lorsque l'on tient compte du rôle de la technologie, il importe de ne pas oublier que, bien qu'elle puisse améliorer les services et réduire les coûts d'exploitation, elle nécessite généralement un remplacement ou une mise à niveau plus fréquente que l'infrastructure traditionnelle.



CHAPITRE DEUX

LE PLAN D'INFRASTRUCTURE

DES STRATÉGIES CLÉS POUR LES BESOINS DE L'ONTARIO


En déterminant les priorités et le cadre décisionnel de ce plan, le gouvernement s'est concentré sur trois thèmes déterminants qui répondent aux tendances abordées dans le chapitre un.

Investir pour la prospérité future

Les investissements dans l'infrastructure économique fondamentale comme les routes, les transports en commun, l'enseignement postsecondaire et la connectivité à large bande sont essentiels à la compétitivité. C'est la raison pour laquelle ce plan vise principalement les investissements réalisés dans ces domaines. En aidant l'économie ontarienne à devenir plus productive, à assurer son expansion et à créer des emplois d'avenir, les investissements dans l'infrastructure contribueront à accroître le niveau de vie de tous les Ontariens et Ontariennes.

Harmoniser les services publics avec les changements démographiques

Le gouvernement s'engage en outre à veiller à ce que son infrastructure soit parfaitement harmonisée avec les besoins des habitants de l'Ontario la vie durant. Ce plan cherche à faire en sorte que les secteurs qui attirent les nouveaux résidents soient en mesure de satisfaire à la demande grandissante de services, tout en tenant compte de l'évolution de la structure d'âge de la population dans son ensemble. Ce plan se penche tout particulièrement sur les répercussions pour l'infrastructure des soins de santé et autre infrastructure, étant donné que la proportion de personnes âgées de 65 ans et plus augmentera au cours de la prochaine décennie.



Accessibilité et vieillissement de la population

Environ 1,85 million d'Ontariennes et d'Ontariens, ou près de une personne sur sept, sont atteints d'un handicap. Grâce à l'adoption de la *Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario*, l'Ontario est devenu le premier territoire de compétence au Canada à élaborer, à mettre en œuvre et à appliquer des normes d'accessibilité obligatoires.

Au cours des 20 prochaines années, avec le vieillissement de la population, le nombre d'Ontariennes et d'Ontariens qui souffrent d'un handicap passera à un sur cinq. Au fur et à mesure que les gens vieillissent, leur besoin d'accessibilité peut augmenter en raison d'une perte de mobilité et d'agilité ainsi que d'une diminution de l'acuité visuelle et auditive.

Par l'entremise de la Loi et des normes d'accessibilité connexes, l'objectif de la province est d'assurer l'accessibilité pour toutes les Ontariennes et tous les Ontariens, notamment les personnes âgées, d'ici 2025.

Assurer une bonne intendance

Il incombe à la province et à ses partenaires d'assurer une intendance adéquate, de sorte que l'infrastructure de l'Ontario puisse dispenser les services nécessaires aujourd'hui et au cours des décennies à venir. Une bonne intendance repose avant tout sur une bonne gestion des actifs puisque les meilleurs investissements se font très souvent dans les réparations et la réfection et non dans le remplacement.

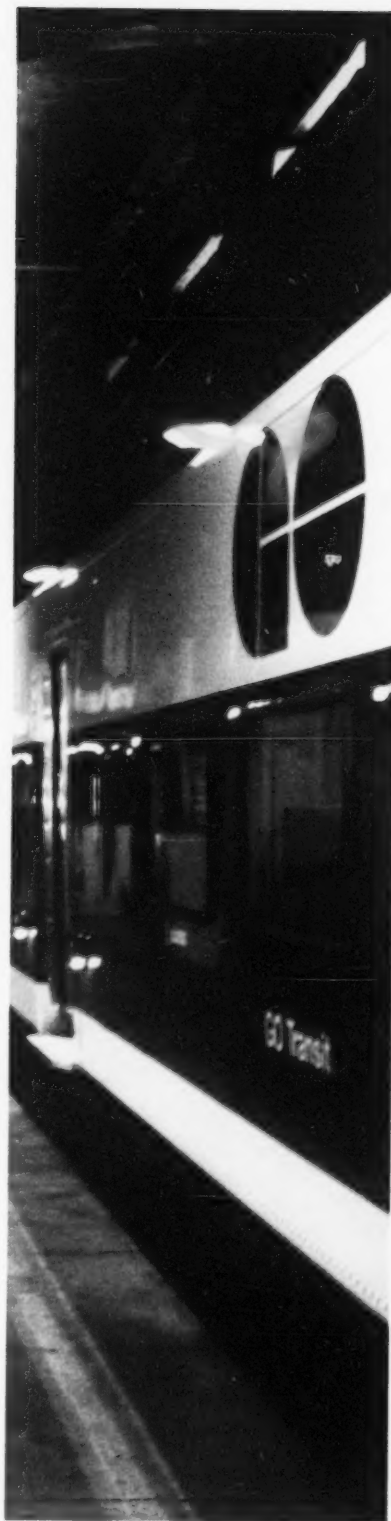
Une bonne intendance comporte également un aspect d'anticipation pour gérer les problèmes émergents, comme le changement climatique et les besoins d'accessibilité et de durabilité environnementale, pour que l'infrastructure continue d'être en mesure de répondre aux besoins de la population au cours du XXI^e siècle. Le chapitre trois de ce plan fournit davantage de détails sur la façon dont la planification de la gestion des actifs et l'intendance évolueront en Ontario au cours de la prochaine décennie.

A. TRANSPORT

Accélération des transports en commun

La province appuie fermement les transports en commun pour plusieurs raisons :

- Les transports en commun retirent des voitures de nos routes. Par exemple, les investissements dans le réseau GO Transit lui ont permis de transporter 13,1 millions d'usagers de plus en 2009-2010 qu'en 2003-2004. Un jour de semaine type, GO Transit retire l'équivalent de plus de 90 000 voitures de nos routes.
- Ils permettent également de réduire la durée des trajets. Par exemple, un train express GO se rend de la gare Clarkson de Mississauga à la gare Union du centre-ville de Toronto en moins de 25 minutes. En voiture, le même trajet peut prendre deux fois plus de temps à l'heure de pointe.
- La possession d'une voiture représente une part importante des coûts de transport des ménages. Les solutions de transport en commun, qui réduisent la dépendance à l'automobile, recèlent un potentiel d'économie considérable.
- L'utilisation des transports en commun réduit les impacts environnementaux. Chaque augmentation de un pour cent de la part des transports en commun comparativement au déplacement en voiture réduirait les émissions de gaz à effet de serre d'environ 25 000 tonnes par année.
- Un énoncé de position de la Fondation des maladies du cœur de l'Ontario a indiqué qu'on a constaté que les gens sont en meilleure santé lorsqu'ils vivent à proximité des transports en commun et dans des quartiers à plus forte densité.



Réalisations au chapitre des transports en commun

Depuis 2003, la province a investi plus de 10,8 milliards de dollars afin d'appuyer les transports en commun. Elle a notamment :

- octroyé 1,6 milliard de dollars aux municipalités ontariennes depuis 2004 pour financer leurs réseaux de transport en commun en leur versant une partie de la taxe provinciale sur l'essence;
- accordé un financement de 870 millions de dollars afin de prolonger la ligne de métro Spadina de Toronto vers la région de York;
- subventionné le réseau Transitway de Mississauga, le projet Züm de Brampton et le service d'autobus rapides Viva de la région de York;
- offert du soutien à la ville de Hamilton pour étudier les possibilités de transport en commun rapide dans deux principaux couloirs;
- investi environ 4,7 milliards de dollars dans le réseau GO Transit aux fins suivantes :
 - la mise en service de trains à 12 voitures transportant 300 passagers supplémentaires à chaque trajet sur la ligne Lakeshore et celle de Milton;
 - la création de nouveaux sauts-de-moutons et la mise à niveau des voies dans certains couloirs du réseau GO en vue de réduire les retards et d'accroître le service;
 - la reprise du service ferroviaire GO vers Barrie et la construction d'une nouvelle gare;
 - l'extension du service d'autobus GO à Peterborough.

On prévoit une augmentation de la demande de transport en commun au cours des prochaines années :

- D'ici 2021, quelque 10,3 millions de personnes devraient vivre dans la région élargie du Golden Horseshoe, soit environ 1,4 million de plus qu'à l'heure actuelle. Sans réseaux de transport en commun solides et efficaces, l'augmentation de la durée des trajets et la congestion routière nuiront à la croissance économique et à la qualité de vie. Dans son plan de transport régional publié en 2008, Metrolinx estimait que la durée moyenne quotidienne des trajets entre le domicile et le lieu de travail dans la région du grand Toronto et de Hamilton passerait de 82 à 109 minutes dans une période de 25 ans en l'absence de nouveaux investissements importants dans les transports en commun régionaux.

- Plaque tournante de transport qui amène les habitants des agglomérations voisines au centre-ville, la gare Union de Toronto deviendra encore plus importante, puisque le nombre de passagers à l'heure de pointe du matin devrait quadrupler au cours des 25 prochaines années. Les déplacements dans les régions avoisinantes et entre elles augmenteront également, ce qui exercera des pressions sur les secteurs qui sont actuellement peu desservis par les transports en commun ou ne le sont pas du tout.
- D'autres régions de la province qui connaissent une croissance rapide, comme Ottawa et la région de Waterloo, prévoient une hausse du nombre d'usagers qui nécessitera des mises à niveau et l'agrandissement des réseaux de transport en commun.
- L'augmentation du nombre de personnes âgées, qui utilisent les transports en commun plus souvent, devrait accroître la demande dans toute la province, y compris les centres plus petits.

Les Ontariens et leurs déplacements

Dans la seule région du grand Toronto et de Hamilton, 12 réseaux de transport en commun offrent plus d'un million de trajets d'autobus, de métro et de trains de banlieue chaque jour. Quelque 150 000 de ces trajets s'effectuent dans le réseau ferroviaire et d'autobus provincial GO Transit, qui est relié aux réseaux municipaux de la région. OC Transpo, qui dessert Ottawa, offre plus de 200 000 trajets par jour, dont bon nombre sur des voies réservées. Le réseau de transport en commun de Grand River, qui dessert Kitchener-Waterloo et Cambridge, offre plus de 40 000 trajets quotidiens dans la région.

Taille des parcs de véhicules de certaines municipalités de l'Ontario

Tableau 1

	Autobus ordinaires	Véhicules spécialisés	Véhicules ferroviaires	Parc
Toronto	1 733	401	955	3 089
Ottawa	1 020	91	3	1 114
Région de York	434	78	0	512
London	186	27	0	213
Windsor	104	12	0	116
Région de Waterloo	218	29	0	247



Gare Union : Une plaque tournante pour le transport en commun

En collaboration avec la ville de Toronto et le gouvernement fédéral, la province met en œuvre des projets de revitalisation afin d'accroître la capacité de la gare Union. La province aide en outre à financer la construction d'un deuxième quai de métro à la station de métro Union et Metrolinx restaure la toiture du « quai couvert » au-dessus de la voie ferrée de la gare. L'investissement de tous les partenaires totalisera plus de 750 millions de dollars.

Liaison du transport en commun dans le Sud de l'Ontario

Le *Grand projet* est un plan régional de transport que Metrolinx a élaboré pour améliorer les réseaux de transport dans l'ensemble de la région du grand Toronto et de Hamilton.

Outre les projets de Metrolinx, la province apporte un soutien aux projets d'autobus rapides Transitway de Mississauga et Züm de Brampton et à celui de la route 2 de Durham.

Le projet Transitway de Mississauga sera en service le long de l'autoroute 403, d'Eastgate Parkway et de l'avenue Eglinton, entre Winston Churchill et Renforth, et sera relié aux réseaux de transport en commun de Toronto et d'autres collectivités de la partie ouest de la région du grand Toronto. Le projet devrait être opérationnel au plus tard au printemps 2013. Le réseau Züm de Brampton desservira trois importants corridors de la ville et sera relié aux réseaux de transport en commun de Mississauga, de la région de York et de Toronto. La première ligne est entrée en service en 2010 et deux autres devraient être lancées d'ici l'automne 2012.

Metrolinx va de l'avant avec la mise en œuvre du projet d'autobus rapides Viva de la région de York et la ligne de train léger sur rail Eglinton-Scarborough qui s'étend sur environ 25 kilomètres du chemin Black Creek jusqu'au centre de Scarborough. La ligne sera principalement souterraine de Black Creek à Kennedy, puis partiellement surélevée de Kennedy au centre de Scarborough.

Le réseau GO, une division de Metrolinx, améliore ses services afin de continuer d'accroître le nombre d'usagers et vise plus de 100 millions de trajets d'ici 2020-2021. Il a pour objectif d'offrir un service bidirectionnel continu sur la majorité de ses lignes ferroviaires. Le réseau GO s'attend également à voir le pourcentage d'usagers qui se déplacent à l'extérieur du centre-ville de Toronto passer de 12 à 16 %.

Le réseau GO collaborera avec ses partenaires afin d'offrir des services de transport en commun intégrés, tout particulièrement grâce à la carte PRESTO. Facile d'utilisation, la carte PRESTO permet de passer en douceur d'un réseau de transport en commun à un autre dans la région du grand Toronto et de Hamilton à la simple lecture de la carte.

Depuis 2003, la province a beaucoup investi dans les transports en commun, notamment dans le réseau GO Transit, et a pris d'importants engagements pour l'avenir :

- Elle s'est engagée à consacrer plus de neuf milliards de dollars à des projets régionaux de transport rapide à Toronto et dans la région de York, comme la ligne de train léger sur rail Eglinton-Scarborough et le Service d'autobus rapides Viva de York. En outre, un service ferroviaire voyageurs reliant la gare Union de Toronto à l'aéroport international Pearson entrera en service à temps pour les Jeux panaméricains et parapanaméricains de 2015.
- La province s'est engagée à verser 600 millions de dollars à l'appui d'un projet de transport rapide à Ottawa. Ce projet consiste à convertir plus de 12 kilomètres de voies réservées actuelles en réseau de transport léger sur rail et un segment de ce parcours sera enfoui sous le centre-ville d'Ottawa.
- Dans la région de Waterloo, la province a réservé 300 millions de dollars pour appuyer un projet de couloir de transport rapide d'environ 35 kilomètres. Ce couloir permettrait de mieux relier les villes de Waterloo, Kitchener et Cambridge, en liant le réseau de Grand River au réseau GO.
- Grâce à la partie des recettes provenant de la taxe sur l'essence réservée au financement des transports en commun, les municipalités ontariennes continueront de bénéficier d'un soutien durable à long terme pour l'acquisition de nouveau matériel, l'entretien de leur parc de véhicules et la hausse des activités.

En outre, la province a fait preuve d'innovation institutionnelle dans le secteur en créant l'organisme Metrolinx, qui est chargé d'améliorer la coordination et l'intégration des transports dans la région élargie du Golden Horseshoe.



Unir nos efforts pour réaliser des économies

Metrolinx a coordonné avec succès l'achat de nouveaux autobus accessibles dans le cadre de processus communs d'approvisionnement.

Par exemple, une commande de 27 autobus évaluée à 3,5 millions de dollars, annoncée en février 2011, fera économiser environ 400 000 \$ à 11 municipalités.

**Aller de l'avant**

Compte tenu de la demande à l'égard des transports en commun, la province prévoit investir des sommes considérables dans ce secteur au cours des dix prochaines années. Plus précisément, elle compte :

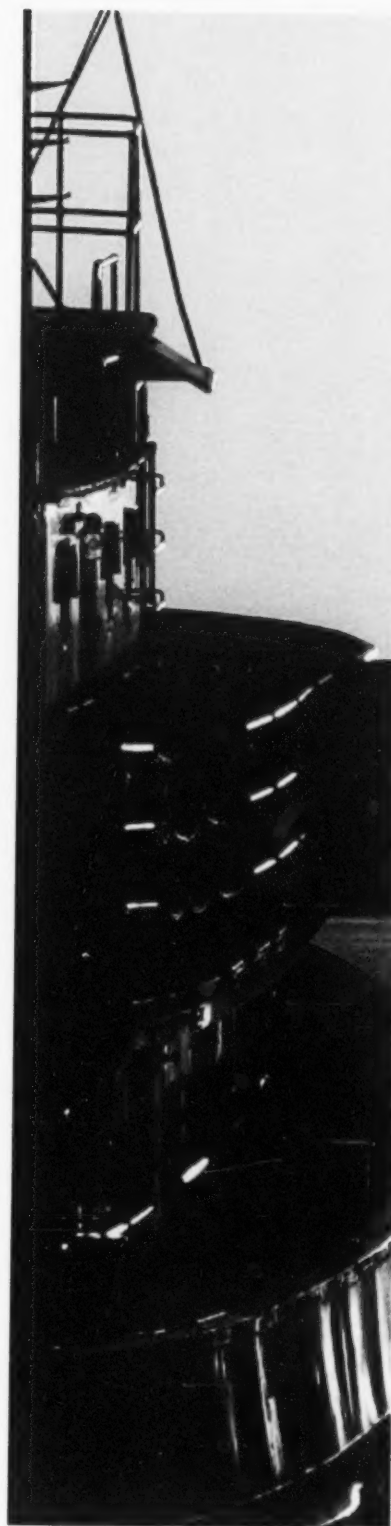
- coordonner et appuyer une expansion importante des réseaux de transport en commun dans les centres urbains désignés dans le Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe de 2006, notamment la région de Waterloo, ainsi qu'à Ottawa et dans les villes moyennes de la province où l'on prévoit une forte croissance de la demande;
- travailler de concert avec Metrolinx et les réseaux de transport en commun de la région afin de continuer d'investir dans les priorités cernées dans Le Grand Projet, conformément à la capacité financière de la province, en vue de créer un réseau de transport en commun véritablement régional au sein de la région du grand Toronto et de Hamilton. Cet investissement contribuera également à réaliser l'objectif du réseau GO Transit de faire passer le nombre d'usagers annuel de 55,6 millions en 2009-2010 à plus de 100 millions de trajets d'ici 2020-2021;
- élargir le rôle d'Infrastructure Ontario afin d'utiliser le modèle de la diversification des modes de financement et de l'approvisionnement (DMFA) dans le secteur des transports en commun, en coordination avec Metrolinx. Le chapitre trois du présent plan fournit plus de détails sur l'approvisionnement;
- faire l'acquisition d'actifs clés de transport en commun, comme les couloirs ferroviaires GO, selon ce que permettra la situation financière;
- procéder à l'électrification du réseau GO, selon ce que permettra la situation financière et lorsque les avantages justifieront les coûts;
- intégrer davantage d'options de transport actif, dont la marche et la bicyclette, dans les plans de transport et les réseaux de transport en commun.

Routes, ponts, aéroports et traversiers

Le gouvernement continuera d'investir dans la capacité et la qualité des routes, des ponts et autre infrastructure de transport de la province afin d'appuyer ses objectifs socioéconomiques. Les entreprises de l'Ontario se fient énormément à ce réseau pour livrer à temps leurs produits et services sur le marché, tout particulièrement dans une économie de plus en plus concurrentielle. L'infrastructure routière est également essentielle pour offrir un service de transport en commun efficace, surtout dans les régions très urbanisées. Dans les endroits où il n'y a pas de service de transport en commun, les routes et les autoroutes sont généralement la seule façon pour les gens d'aller travailler ou d'atteindre d'autres destinations.

Il faudra essentiellement fluidifier la circulation sur les autoroutes de la série 400 parce qu'elles constituent une partie cruciale du réseau routier de l'Ontario. Épine dorsale de tout le réseau, l'autoroute 401 accueille, à elle seule, 437 000 véhicules par jour et les deux tiers des marchandises transportées par camion entre l'Ontario et les États-Unis, ce qui en fait l'un des tronçons routiers les plus occupés en Amérique du Nord. Le risque de créer des goulots d'étranglement augmentera avec la croissance économique.

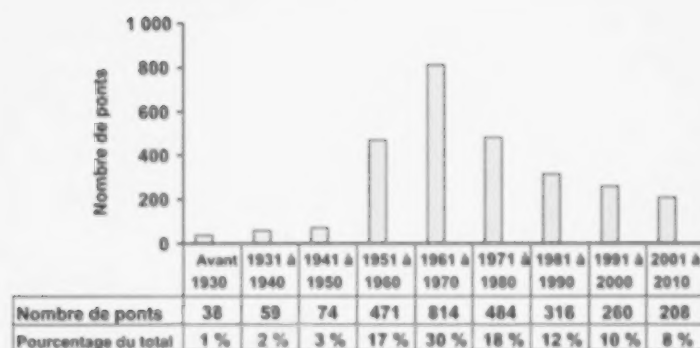
Au cours de la prochaine décennie, la province devra relever un défi important en raison de l'accroissement marqué de la demande dans les régions en rapide croissance. Même si la hausse du nombre d'options de transport en commun aidera à relever ce défi, il ne faut pas uniquement se fier à ce mode de transport. Dans le cadre d'une stratégie à long terme visant à améliorer l'efficacité du réseau routier dans les régions à forte demande, la province a réservé des voies aux véhicules transportant deux personnes et plus, ainsi qu'aux véhicules de transport en commun et aux autobus interurbains. À ce jour, les données démontrent que ces voies réduisent les temps de déplacement pour tous les conducteurs.



La taille du réseau de transport de l'Ontario exige des investissements judicieux dans son entretien et sa réfection. Les routes, les ponts, les ponceaux et autres structures bien entretenues durent plus longtemps, ce qui fait économiser de l'argent à long terme aux contribuables. Ils améliorent en outre la sécurité des déplacements, réduisent la durée des trajets et diminuent les coûts de réparation des véhicules des conducteurs.

La sécurité des ponts est particulièrement importante. La province a construit de nombreux ponts dans les années 1950 et 1960 et ils avaient une durée prévue de 60 ans. Au cours des dix prochaines années, bon nombre de ces ponts devront faire l'objet de réfections ou d'un remplacement. Le revêtement des routes nécessitera en outre de nombreux travaux de réparation au cours des cinq prochaines années.

GRAPHIQUE 5 Périodes de construction des ponts (âge)



Sources : ministère des Transports de l'Ontario et ministère de l'Infrastructure de l'Ontario

Au cours des quelques dernières années, la province a beaucoup augmenté le financement des routes et des ponts dont elle est directement propriétaire afin d'accroître la capacité et de répondre aux besoins en matière d'entretien. Misant sur le succès de son modèle de diversification des modes de financement et d'approvisionnement (DMFA), elle a annoncé deux importants projets routiers faisant appel à la DMFA : l'autoroute de Windsor-Essex et le prolongement de l'autoroute 407. Il y aura un besoin constant d'autoroutes, de routes et de ponts nouveaux et réparés. Les futurs investissements aideront à combler ce besoin.

Projet de l'autoroute de Windsor-Essex

La valeur des marchandises qui circulent entre Windsor et Detroit est la plus élevée de tous les passages frontaliers d'Amérique du Nord et la croissance des échanges commerciaux devrait se poursuivre pendant encore de nombreuses années.

L'autoroute de Windsor-Essex améliorera la circulation à ce passage achalandé en reliant directement, pour la première fois, l'autoroute 401 au réseau interétatique américain. La construction devrait prendre trois ans et créer environ 12 000 emplois liés au projet, la plupart dans la région de Windsor-Essex. Les travaux devraient commencer à l'été 2011.

Ce projet d'autoroute est le plus important que l'Ontario a entrepris à ce jour et l'un des plus grands au Canada. Lorsqu'il sera achevé, il devrait réduire d'environ 20 minutes en moyenne chaque déplacement à travers Windsor, séparant ainsi les véhicules qui se rendent à l'extérieur du pays, de la circulation locale. Il remplacera la route municipale actuelle et ses nombreux feux de circulation par une nouvelle autoroute à six voies et des voies de desserte locales, assurant ainsi une circulation libre aux véhicules qui se rendent à l'extérieur du pays vers une nouvelle porte d'accès à la fine pointe de la technologie.

Puisqu'une grande partie de l'autoroute sera sous terre, la collectivité bénéficiera en outre d'une meilleure qualité de l'air, de la reconnexion des voies avoisinantes divisées par la route initiale, de 20 kilomètres de nouvelles pistes destinées aux piétons et aux cyclistes et de plus de 300 acres d'espaces verts.

Ce projet, qui sera mis en œuvre selon le modèle de DMFA, encourage l'utilisation de techniques novatrices afin d'achever le projet en respectant les échéances et le budget fixés.

Aller de l'avant

Au cours des dix prochaines années, le gouvernement améliorera le réseau de transport de l'Ontario, appuiera la croissance économique et réduira les déplacements domicile-travail en prenant les mesures ci-dessous.

- Définir une démarche axée sur la notion de couloir pour ce qui est d'investir dans l'ajout et l'expansion des autoroutes de la série 400 et autres routes afin de prévenir les goulots d'étranglement et de répondre à une demande croissante.

Un vaste réseau complexe

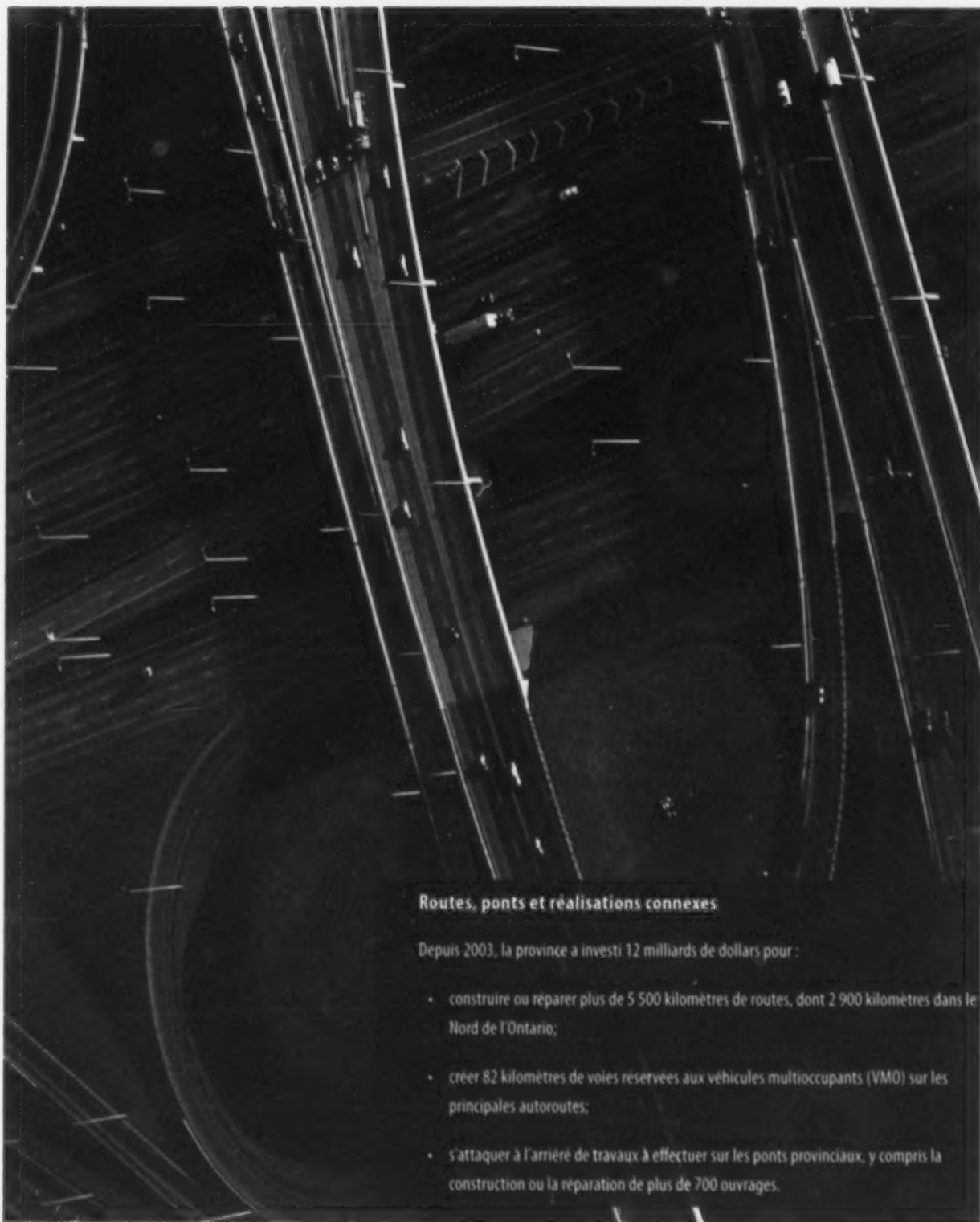
L'infrastructure de transport qui appartient directement à la province comprend :

- plus de 16 500 kilomètres de routes provinciales (39 000 si la distance est mesurée en kilomètres de voies);
- 2 800 ponts et ouvrages;
- 29 aéroports éloignés;
- huit services de traversiers.

La province appuie en outre la construction de routes de glace saisonnières vers les collectivités éloignées pendant l'hiver.

Dans son ensemble, cette infrastructure dessert une région aussi grande que la superficie combinée de la France et de l'Espagne et sa valeur de remplacement est estimée à près de 60 milliards de dollars.





Routes, ponts et réalisations connexes

Depuis 2003, la province a investi 12 milliards de dollars pour :

- construire ou réparer plus de 5 500 kilomètres de routes, dont 2 900 kilomètres dans le Nord de l'Ontario;
- créer 82 kilomètres de voies réservées aux véhicules multioccupants (VMO) sur les principales autoroutes;
- s'attaquer à l'arrière de travaux à effectuer sur les ponts provinciaux, y compris la construction ou la réparation de plus de 700 ouvrages.

- Ajouter au moins 500 kilomètres de route en fonction de la croissance et de la demande, principalement grâce à d'importants projets prévus comme :
 - le prolongement de l'autoroute 407 vers l'est jusqu'à la route 115/35;
 - la construction de l'autoroute de Windsor-Essex qui devrait réduire le temps de déplacement de près de 20 minutes en moyenne pour chacun des 6 500 camions qui traversent la frontière à Windsor-Detroit chaque jour;
 - la poursuite de l'élargissement de l'autoroute 401 dans le Sud-Ouest de l'Ontario et dans la région de Kingston;
 - l'amélioration des couloirs de la route Transcanadienne du Nord de l'Ontario par l'élargissement de sections des routes 11, 69, 17 et 11/17 à quatre voies afin d'accroître la capacité, d'améliorer la sécurité et d'appuyer le Plan de croissance du Nord de l'Ontario.
- Poursuivre le déploiement de la stratégie à long terme relative aux voies réservées aux véhicules multioccupants, qui prévoit l'aménagement de plus de 450 kilomètres de voies sur les autoroutes de la série 400, y compris dans la région élargie du Golden Horseshoe et à Ottawa, d'ici 2031.
- Continuer de développer la stratégie de transport multimodal en reliant les routes et les autoroutes à d'autres éléments de l'infrastructure de transport comme les aéroports, les ports d'expédition, les chemins de fer et les passages frontaliers. Il faudra pour cela collaborer avec le gouvernement fédéral, ainsi qu'avec d'autres gouvernements provinciaux et ceux des États américains.
 - La Stratégie de développement de la porte continentale, qui vise à améliorer le flux des marchandises au Québec et en Ontario de même que vers les États-Unis, constitue un projet multimodal important.
 - Le Plan de croissance du Nord de l'Ontario prévoit en outre la définition d'une stratégie multimodale pour le Nord.



Des temps de déplacement prévisibles, moteurs de la compétitivité

La concurrence, la mondialisation et le libre-échange ont fait en sorte que la rapidité et la fiabilité des délais de livraison deviennent un élément crucial de la production. De nos jours, les chaînes d'approvisionnement sont plus longues et plus complexes. Au cours des deux dernières décennies, les entreprises ont remplacé les entrepôts en succursale par des réseaux de distribution centralisés. Le passage de l'entreposage au transport réduit les coûts de stockage – tant que les camions ne sont pas immobilisés dans la circulation.

Les secteurs ontariens de l'automobile et de l'électronique entre autres ont besoin de pièces à des moments critiques qui dépendent de livraisons prévues à des intervalles précis dans la journée. Pour éviter les temps morts coûteux, les routes de l'Ontario doivent permettre des livraisons rapides et fiables.

Recyclage des routes

En récupérant les revêtements de béton et d'asphalte, en mélangeant à l'asphalte du caoutchouc broyé provenant de vieux pneus et en déchiquetant les vieux pneus pour construire des remblais, l'Ontario réduit les répercussions environnementales en recyclant ces matériaux pour construire ses routes. Le ministère des Transports de l'Ontario est également un chef de file dans l'utilisation du recyclage à froid sur place, une technique qui permet de recycler le revêtement de la chaussée directement sur les lieux. Ces méthodes réduisent les émissions de gaz à effet de serre et la demande de ressources non renouvelables. Par exemple, comparativement aux méthodes de pavage traditionnelles, le recyclage à froid sur place :

- émet 50 pour cent moins de gaz à effet de serre;
- consomme 62 pour cent moins d'agréats;
- coûte de 40 à 50 pour cent de moins que les méthodes habituelles.

- La province continuera de travailler de concert avec le gouvernement fédéral et le Québec afin d'évaluer la faisabilité d'un train à grande vitesse circulant entre Windsor et la ville de Québec.
- Recourir à des techniques novatrices de construction et de réparation afin de réduire les répercussions sur l'environnement, les coûts et les répercussions sur les usagers.
- S'employer à ajouter au réseau routier des éléments soutenant le transport en commun et se préparer aux nouvelles technologies, comme les véhicules à carburant de remplacement.
- Utiliser des paramètres comme ceux qui figurent au tableau 2 afin de suivre les progrès accomplis relativement aux objectifs précis d'entretien des routes et des ponts.

Objectifs d'entretien du réseau routier provincial		Tableau 2
Réseau routier	État de la chaussée	État des ponts
Routes du Nord	67 % en bon état	85 % en bon état
Routes du Sud	67 % en bon état	85 % en bon état

Remarque : L'expression « en bon état » indique que l'élément d'actif ne fera l'objet d'aucune réfection importante au cours des cinq prochaines années.

B. ÉDUCATION ET INNOVATION

Un système d'éducation fort et une capacité de recherche et d'innovation de pointe constituent les bases d'une économie prospère au XXI^e siècle. L'Ontario a investi des sommes importantes dans les écoles, les universités, les collèges et les établissements de recherche dans le but de former une main-d'œuvre instruite. Les investissements stratégiques se poursuivront pour à la fois appuyer les principales priorités et répondre à la demande.

Réalizations en matière d'éducation et d'innovation

Depuis 2003, la province a investi des sommes importantes dans les écoles dans le but :

- d'offrir des classes de maternelle à temps plein dans près de 800 écoles primaires d'ici septembre 2011;
- de créer 230 000 nouvelles places pour les élèves du primaire et du secondaire grâce à la construction de plus de 400 nouvelles écoles et d'au moins 120 autres à venir;
- d'achever plus de 19 000 projets de réfection d'écoles dont certains sont en cours dans le cadre du programme Lieux propices à l'apprentissage.

En ce qui concerne le secteur postsecondaire, l'Ontario :

- a consacré environ 1,4 milliard de dollars à la réfection de campus postsecondaires et à des projets stratégiques d'immobilisations dans le cadre du plan ReNouveau Ontario;
- a octroyé 1,5 milliard de dollars, en collaboration avec le gouvernement fédéral, à 49 projets collégiaux et universitaires dans le cadre du programme d'infrastructure du savoir;
- a contribué à créer plus de 36 000 nouvelles places d'éducation postsecondaire dans le cadre du programme d'infrastructure du savoir et d'autres programmes provinciaux d'investissements de stimulation;
- s'est engagé, à ce jour, à verser environ 600 millions de dollars à plus de 1 200 projets approuvés au titre du Programme d'infrastructure de recherche du Fonds pour la recherche en Ontario, suscitant une participation de 1,4 milliard de dollars d'autres partenaires.



Infrastructure des conseils scolaires

Les 72 conseils scolaires de l'Ontario administrent près de 5 000 établissements scolaires et sa valeur de remplacement s'élève à près de 48 milliards de dollars. À l'heure actuelle, on compte environ deux millions d'élèves.

Éducation primaire et secondaire

Le gouvernement cible actuellement le financement pour fournir de l'infrastructure afin de permettre aux enfants de l'Ontario d'être inscrits dans une classe de maternelle à temps plein. Les classes de maternelle à temps plein ont débuté en septembre 2010 dans environ 600 écoles. D'ici septembre 2014, elles seront accessibles dans toutes les écoles primaires de la province.

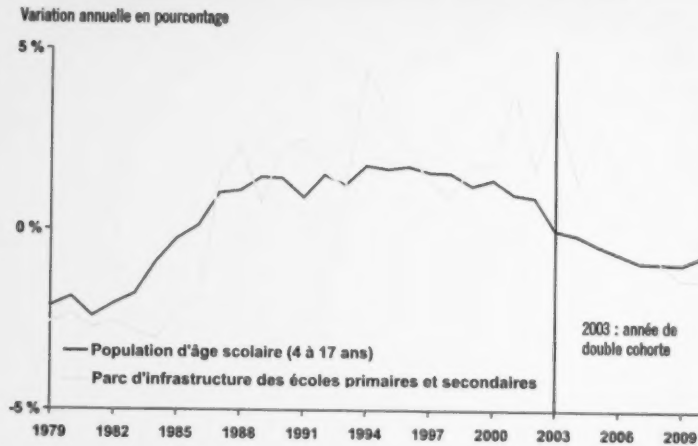
Le programme de classes de maternelle à temps plein suit d'autres initiatives provinciales importantes du ministère de l'Éducation visant à améliorer les écoles ontariennes. Par exemple, l'initiative ontarienne Lieux propices à l'apprentissage lancée en 2005 a accordé aux conseils scolaires des fonds pour les dépenses en immobilisations afin de construire des locaux additionnels pour appuyer l'objectif du gouvernement visant à réduire le nombre d'élèves par classe dans les écoles primaires. Dans le cadre de l'Initiative de réduction de l'effectif des classes au primaire, les conseils ont atteint avec succès les objectifs provinciaux en 2008-2009 : 90 pour cent des classes des écoles primaires comptant au plus 20 élèves et aucune ne comptant plus de 23 élèves.

Les tendances démographiques, qui sous-tendent de tels programmes importants, cernent en outre les besoins en matière d'établissements scolaires primaires et secondaires.

Comme l'indique le graphique 6, malgré les variations d'une année à l'autre qui tiennent compte en grande partie d'initiatives précises, les investissements dans les écoles ont essentiellement suivi l'évolution du nombre d'enfants et de jeunes adultes âgés de 4 à 17 ans.

GRAPHIQUE 6

La croissance démographique influe sur le parc d'infrastructure des écoles primaires et secondaires



Sources : Statistique Canada et ministère de l'Infrastructure de l'Ontario

Malgré une baisse à l'échelle provinciale de la population d'enfants d'âge scolaire au cours de la dernière décennie, certaines régions ont connu une hausse, principalement dans les zones périphériques de la région du grand Toronto et de Hamilton, où les jeunes familles s'établissent. Par conséquent, certaines écoles ont maintenant dépassé leur capacité. Au cours des prochaines années, les effectifs de conseils des régions de Peel, York, Halton, Ottawa-Carleton et Waterloo devraient augmenter.

L'état des établissements scolaires est important pour les parents, les élèves et le personnel des écoles. La province recueille de l'information sur l'état des écoles afin de permettre d'améliorer les décisions concernant les réparations et la réfection.



Aller de l'avant

Au cours des 10 prochaines années, l'Ontario travaillera de concert avec les conseils scolaires pour :

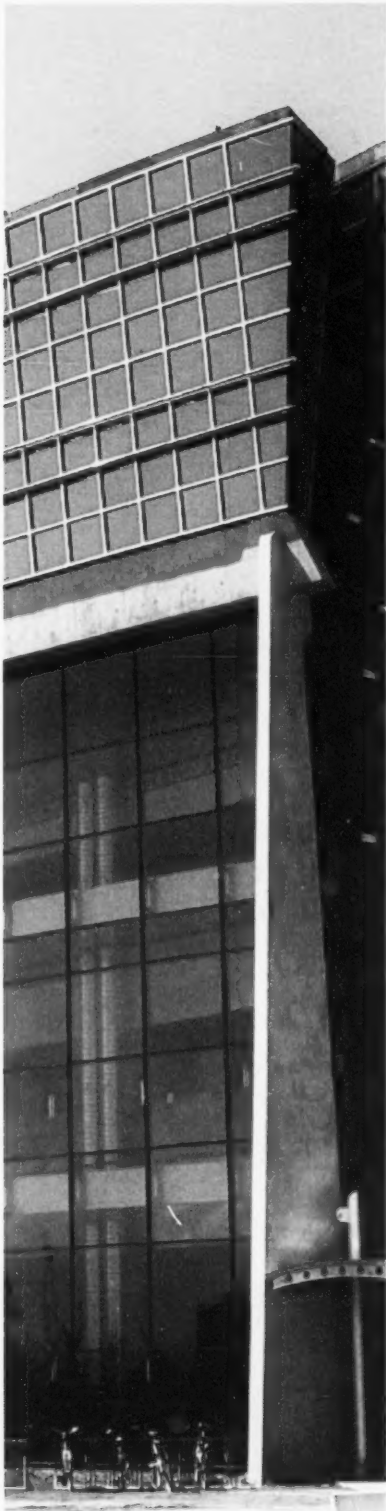
- assurer un réseau d'écoles primaires et secondaires qui répond aux besoins actuels et futurs;
- maintenir les investissements en immobilisations pour appuyer les détenteurs de droits francophones mal desservis;
- fonder les décisions de financement des projets de réfection sur l'évaluation de l'état des écoles et les plans de gestion des actifs, et établir des objectifs de remise en état. Ce changement permettra aux conseils scolaires d'entreprendre des projets de réparation afin de rattraper les retards de la manière la plus efficace qui soit.

Les écoles et la collectivité

Les conseils scolaires cherchent de nouvelles façons d'utiliser au mieux leurs actifs, que ce soit en partageant des établissements avec d'autres conseils ou organismes publics, ou en permettant d'établir d'autres types de partenariats communautaires. Voici quelques exemples d'ententes innovatrices.

- La Maple Ridge Elementary School d'Ottawa a un centre communautaire annexé au bâtiment, qui appartient au conseil et que ce dernier loue à la municipalité. Les installations partagées comprennent une patinoire et des courts de tennis.
- L'école secondaire St. Aloysius Gonzaga est un projet conjoint avec la ville de Mississauga. En plus de l'école, le bâtiment abrite un centre communautaire doté d'une piscine, une bibliothèque municipale que les élèves utilisent ainsi que des installations d'athlétisme utilisées par les élèves et la collectivité. La St. Marcellinus Secondary School de Mississauga dispose d'une entente semblable.
- Artscape, un organisme à but non lucratif, transforme la Shaw Street School de Toronto, construite en 1915 et inutilisée depuis plus d'une décennie, en un établissement culturel communautaire. Plusieurs groupes artistiques et artistes ont confirmé leur participation. La réaffectation du bâtiment devrait être prête au printemps 2012.



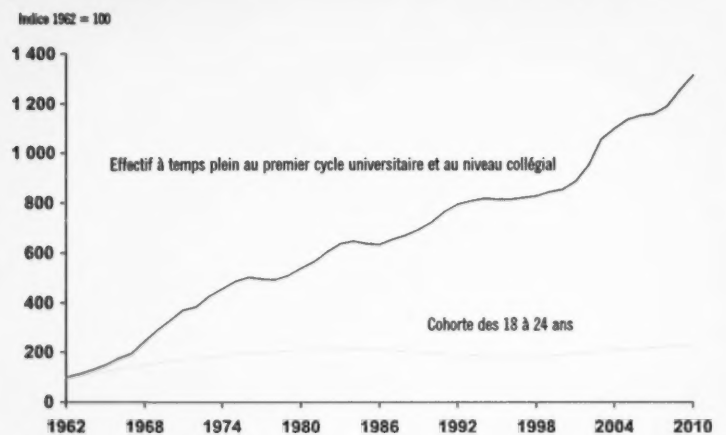


Universités, collèges et recherche

Comme l'indique le graphique 7, les effectifs au niveau postsecondaire ont augmenté de façon régulière au cours des dernières décennies. Les taux de participation à la hausse tiennent compte du besoin grandissant en matière d'éducation postsecondaire au sein de la main-d'œuvre et de l'économie de l'Ontario. De 2002-2003 à 2010-2011, la hausse des effectifs a été importante, augmentant de 140 000. Elle s'est concentrée dans les universités plutôt que dans les collèges et dans la région du grand Toronto dans la majorité des cas.

GRAPHIQUE 7

Une proportion grandissante de la population d'âge postsecondaire entreprend des études supérieures

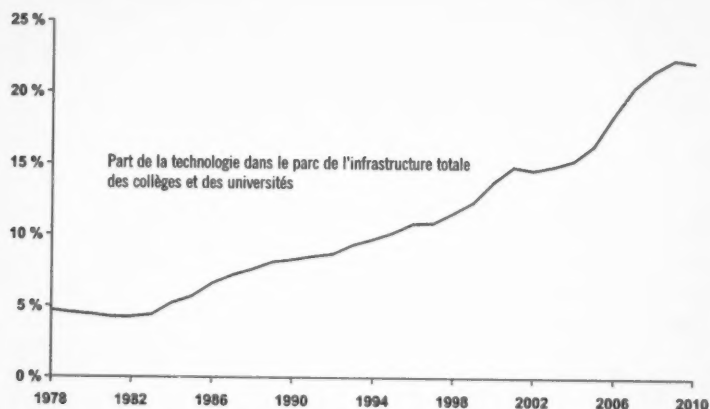


Sources : Statistique Canada, ministère de la Formation et des Collèges et Universités de l'Ontario et ministère de l'Infrastructure de l'Ontario

Dans le cadre de l'initiative Ontario ouvert sur le monde, l'objectif de la province consiste à porter le taux de scolarité postsecondaire à 70 pour cent. Les experts prédisent que 70 pour cent des emplois futurs exigeront des études postsecondaires. À cette fin, la province a récemment annoncé un financement de fonctionnement en vue d'appuyer la hausse des effectifs de plus de 60 000 élèves d'ici 2015-2016. La province continuera également d'aider plus d'apprenties et d'apprentis à terminer leur formation. Le gouvernement a récemment publié le plan intitulé *La priorité aux étudiants* qui vise à faire en sorte qu'un système d'éducation postsecondaire durable soit harmonisé stratégiquement avec les besoins des étudiants et de l'économie de l'Ontario dans les années à venir.

Les investissements dans l'infrastructure des collèges et des universités sont de plus en plus stimulés par les progrès technologiques, notamment en ce qui a trait au matériel scientifique et à celui de laboratoire.

GRAPHIQUE 8 Importance grandissante de la technologie dans les collèges et les universités



Sources : Statistique Canada et ministère de l'Infrastructure de l'Ontario

Le gouvernement continue de réaliser d'importants investissements dans la capacité de recherche des établissements d'enseignement postsecondaire grâce au Programme d'infrastructure de recherche du Fonds pour la recherche en Ontario. Ces investissements comprennent les 300 millions de dollars consacrés au financement de l'infrastructure de recherche annoncés dans le Budget de l'Ontario de 2009 qui vient appuyer le financement fédéral consenti aux établissements ontariens pour l'infrastructure de recherche.

Aller de l'avant

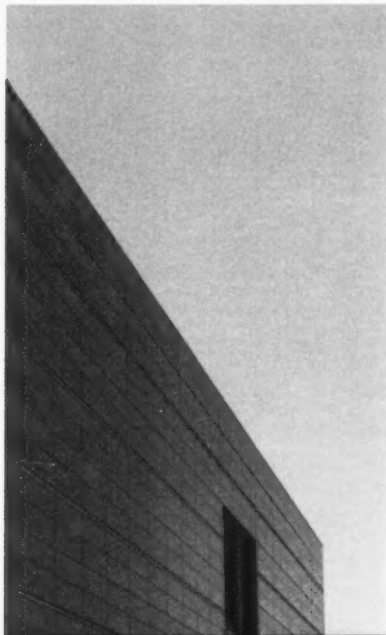
Au cours des 10 prochaines années, l'Ontario travaillera de concert avec les universités, les collèges et le milieu de la recherche pour :

- s'assurer que les investissements en matière d'infrastructure répondent à la demande, sont harmonisés avec le plan *La priorité aux étudiants* et soutiennent l'objectif d'atteindre un taux de scolarité postsecondaire de 70 pour cent;

Infrastructure des collèges et des universités

Le système ontarien d'enseignement postsecondaire public compte 20 universités financées par les pouvoirs publics et 24 collèges d'arts appliqués et de technologie, exploitant plus de 160 campus dans plus de 85 collectivités. La valeur estimative est d'environ 22 milliards de dollars.





Mise à jour des locaux universitaires

Le financement provincial aidera l'Université de Waterloo à rénover un bâtiment polyvalent de 40 ans de sa faculté de l'environnement. Le projet permettra la modernisation et l'agrandissement des laboratoires sur le changement climatique et l'écologie, les installations d'enseignement et les locaux d'élaboration de projets. Le financement aidera également à payer l'agrandissement des locaux de 54 000 pieds carrés pour abriter des laboratoires et des salles de cours, des postes de travail en informatique, des salles d'étude et des bureaux. Grâce au programme d'infrastructure du savoir, la province et le gouvernement fédéral ont versé 7,25 millions de dollars et 6,75 millions de dollars respectivement pour le projet de 20,2 millions de dollars.

- adopter une nouvelle politique relative aux campus satellites afin de faciliter la gestion de la croissance au sein du système et d'accorder la priorité aux nouveaux campus satellites dans les régions où la croissance devrait se concentrer;
- élaborer une politique de financement plus complète pour les grands projets d'immobilisations, notamment des méthodes d'approvisionnement et un cadre permettant de déterminer la part provinciale de façon appropriée. La question de l'approvisionnement est abordée plus en détail à la troisième partie de ce plan. La province continuera de consulter les collèges et les universités sur ces questions;
- mettre l'accent sur la planification de la gestion des actifs, la réaffectation et la réfection des installations. Toutes les universités et tous les collèges seront tenus de préparer des plans de gestion des actifs, qui indiqueront l'état des actifs actuels et présenteront le plan de l'établissement visant à répondre aux besoins de réfection, comme préalables au financement de l'infrastructure. La troisième partie de ce plan aborde plus en détail la gestion des actifs. Au moment de demander du financement pour s'agrandir, les établissements devront fournir des motifs clairs pour ne pas procéder plutôt à la réfection des installations. La réaffectation des locaux existants sera encouragée;
- continuer d'investir dans l'infrastructure de recherche.

C. SOINS DE SANTÉ

Le plan de la province qui vise la création d'un système de soins de santé publique durable repose sur la prestation de soins adéquats au moment et à l'endroit où les gens en ont besoin et sur la protection du système de santé pour les générations futures. Les investissements dans l'infrastructure de santé viendront appuyer ces objectifs et les efforts du gouvernement visant à contrôler les coûts des soins de santé.

Dépenses du gouvernement provincial par habitant en matière de santé, par groupe d'âge en Ontario en 2008, en dollars courants

Tableau 3

Groupe d'âge	Dépenses par personne (en dollars) ¹	Pourcentage de la population, chiffres réels de 2008	Pourcentage de la population, projection pour 2030
<1	9 515	1,1	1,0
de 1 à 4 ans	1 388	4,4	4,3
de 5 à 14 ans	1 124	11,8	11,1
de 15 à 44 ans	1 789	42,4	37,3
de 45 à 64 ans	2 972	27,0	24,3
65 ans et plus	10 802	13,5	22,0
de 65 à 74 ans	7 147	7,0	11,7
de 75 à 84 ans	12 372	4,7	7,4
85 ans et plus	21 594	1,7	2,9
Total	3 309	100,0	100,0

¹ Moyenne pondérée.

Remarque : Les montants ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

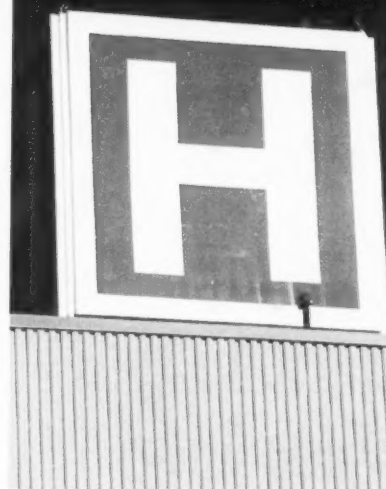
Sources : Institut canadien d'information sur la santé, Statistique Canada et projections démographiques du ministère des Finances de l'Ontario (printemps 2010)

L'infrastructure des soins de santé doit s'adapter aux changements démographiques au cours des prochaines années. D'ici 2021, le nombre d'Ontariennes et d'Ontariens âgés de plus de 65 ans aura augmenté de plus de 800 000. Le tableau 3 montre que les gens accaparent une part plus importante des dépenses de soins de santé à mesure qu'ils vieillissent.

Un vaste système diversifié d'actifs de soins de santé

Dans l'ensemble du secteur parapublic, les actifs utilisés pour dispenser les services et les programmes de soins de santé, qui sont évalués à environ 45 milliards de dollars, comprennent :

- 155 associations hospitalières publiques qui dispensent des soins actifs et chroniques et des services de réadaptation par l'entremise de plus de 200 établissements;
- 101 établissements exploités par des centres de santé communautaires;
- 11 laboratoires de santé publique qui fournissent des services d'analyse et d'expertise;
- plus de 600 foyers de soins de longue durée financés par la province qui fournissent environ 77 000 lits aux pensionnaires.



Pour gérer les coûts et offrir le bon niveau de soins à une population vieillissante, l'Ontario adopte un modèle de continuum de soins. Ce dernier convient à une population comptant un fort pourcentage de personnes âgées, dont les besoins en matière de soins de santé ont tendance à être plus complexes que ceux des personnes plus jeunes. Il rend accessible un éventail de services et de soutiens médicaux et connexes, en plus des soins intensifs aux patients qui en ont besoin. Le continuum de soins sera appuyé par des investissements dans l'infrastructure de santé appropriée, notamment les lits et les établissements de soins de longue durée.

Regroupement et centres

L'une des façons d'appuyer le modèle de continuum de soins consiste à réunir un éventail de services, certains auparavant offerts dans les hôpitaux, et de les regrouper dans un local au sein de la collectivité. Les services regroupés pourraient comprendre :

- les programmes de jour pour adultes;
- les services relatifs aux lésions cérébrales acquises;
- les cliniques de soins ambulatoires;
- les centres de santé communautaires;
- les cliniques de dialyse;
- les équipes Santé familiale;
- les maisons de soins palliatifs.

Les locaux situés dans la collectivité, par exemple dans un foyer de soins de longue durée, offrent plus de souplesse et sont plus abordables et souvent moins intimidants pour les patients qu'un hôpital.

Un centre de santé ressemble à un regroupement, mais à plus grande échelle. Un tel centre pourrait ajouter à la gamme de services des programmes de chirurgie d'un jour, une clinique de soins d'urgence et un centre de santé communautaire. En raison de la gamme plus étendue de services offerts, il pourrait être établi à l'intérieur d'un hôpital.

Les deux démarches s'appuieraient sur la prestation d'une continuité de soins, de la prévention au traitement et à la prise en charge, dans un environnement intégré axé sur la personne et donnant accès à un éventail de services.

L'adoption du modèle de continuum de soins est la clé pour atténuer les pressions qui s'exercent sur les hôpitaux. Par exemple, recevoir les soins appropriés de façon continue pourrait prévenir les visites inutiles aux services des urgences et les hospitalisations, surtout des patients plus âgés.

Lorsqu'un patient âgé doit être hospitalisé, le fait de s'assurer que le séjour n'est pas plus long que nécessaire est en outre essentiel. Par exemple, près de 20 pour cent des patients dans les lits de soins actifs n'ont pas besoin du niveau de ressources et de services qu'offre l'établissement. Ils attendent d'être transférés dans un foyer de soins de longue durée ou un hôpital de réadaptation, ou de retourner chez eux, en bénéficiant éventuellement de soins de soutien. Plus particulièrement pour les patients âgés, le temps qu'ils passent inutilement dans les établissements de soins actifs présente des risques pour leur santé et peut les exposer à un isolement social.

Le fait que des personnes se trouvent dans des établissements de soins actifs alors qu'elles devraient être dans un autre milieu entraîne également des retards dans les services des urgences, où les personnes gravement malades restent souvent sur une civière pendant de longues périodes en raison de la non-disponibilité des lits de soins actifs.

En plus d'avoir une incidence sur les résultats en matière de santé, le problème fausse l'affectation des ressources. Les estimations révèlent que le transfert des patients vers un niveau de soins plus approprié lorsqu'ils sont prêts entraînerait des économies dans l'ensemble du système. L'appui du modèle du continuum de soins exige la création d'installations à l'extérieur du milieu hospitalier pour dispenser les services de santé dont les patients âgés ont besoin.

Parallèlement, des pressions importantes continueront de se faire sentir pour investir dans une infrastructure hospitalière nouvelle ou améliorée dans les secteurs de croissance démographique.

Vivre plus longtemps

Avec une espérance de vie moyenne de 81,0 ans pour un enfant né en Ontario, la province se classe au deuxième rang sur ce plan au Canada, après la Colombie-Britannique (81,2 ans). Parmi les pays du G7, le Canada arrive au deuxième rang derrière le Japon, où l'espérance de vie est de 82 ans. Bien que l'espérance de vie augmente de façon constante en Ontario depuis les années 1970, cette hausse s'est accélérée au cours de la dernière décennie.

Sources : Statistique Canada et ministère des Finances de l'Ontario





Aller de l'avant

Afin de gérer les pressions qui s'exercent sur les dépenses en soins de santé et d'améliorer les résultats pour les patients, l'Ontario, au cours de la prochaine décennie :

- soutiendra le passage graduel vers des modèles de continuum de soins et de soins communautaires;
- investira dans les lits de soins de longue durée, tout en envisageant les options relatives au vieillissement en santé qui pourraient réduire cette nécessité au fil du temps;
- investira dans trois à cinq grands projets d'agrandissement ou de réaménagement d'hôpitaux chaque année, sous réserve de sa capacité financière;
- élargira l'accès aux dossiers médicaux électroniques. Des progrès ont déjà été réalisés à l'égard de cet objectif et plusieurs autres grands systèmes de dossiers médicaux électroniques seront terminés d'ici 2015;
- en s'appuyant sur les nouveaux plans de gestion des actifs, établira des points de référence en matière de rendement pour les hôpitaux et les foyers de soins de longue durée. La troisième partie de ce plan aborde plus en détail la gestion des actifs;
- encouragera le secteur à s'efforcer d'accroître l'efficacité au chapitre de la prestation des soins, y compris le passage à un modèle central dans lequel les installations qui offrent différents types de soins sont construites ensemble, lorsque la situation le justifie;
- fera participer Infrastructure Ontario à la gestion et à la réalisation des projets d'hôpitaux traditionnels, au fil du temps et en consultation avec le secteur des soins de santé et le secteur de la construction. Le chapitre trois de ce plan aborde le rôle d'Infrastructure Ontario plus en détail.



Réalisations en matière de soins de santé

La province a investi plus de 9 milliards de dollars dans l'infrastructure des soins de santé depuis 2003 afin de répondre aux besoins urgents. En effet, des hôpitaux ont été construits ou sont en construction dans le cadre de plus de 100 projets importants. Voici quelques exemples :

- intégration de trois établissements de l'Hôpital régional de Sudbury en un, regroupant ainsi les services de soins actifs et de réadaptation;
- construction d'une nouvelle aile de soins complexes de longue durée comptant 64 lits pour tenir compte du passage du programme de l'Hôpital régional de Sudbury et de le regrouper aux services de soins de longue durée de l'Hôpital St-Joseph à Sudbury;
- réaménagement de l'Hôpital de Sault Ste. Marie en combinant les hôpitaux généraux Plummer Memorial et de Sault Ste. Marie en un établissement qui est 20 pour cent plus grand que les deux réunis et qui compte le même nombre total de lits, soit 289;
- construction d'une nouvelle aile dans l'établissement des Soins de santé de Quinte de l'Hôpital Belleville General en vue d'abriter un nouveau centre de traitement pour enfants et d'accueillir des services améliorés de soins complexes de longue durée, de réadaptation et de soins intensifs;
- réaménagement de deux établissements du Centre de santé Trillium afin d'améliorer les services chirurgicaux ambulatoires, de moderniser et d'agrandir le centre de soins d'urgence, de créer un centre d'oncologie et des jardins de guérison dans l'établissement de l'Ouest de Toronto (Queensway) et de construire une nouvelle aile de sept étages axée sur les traitements et les chirurgies cardiaques, ajoutant jusqu'à 135 lits réservés aux patients hospitalisés à l'établissement de Mississauga. Une maison de soins palliatifs régie de manière indépendante de l'établissement de l'Ouest de Toronto offre des soins palliatifs pour compléter ses services d'oncologie;
- rénovation et agrandissement du London Health Sciences Centre;
- combinaison des installations de l'Hôpital Hôtel Dieu avec la Villa St-Joseph à Cornwall afin de fournir 59 lits de soins complexes de longue durée et 159 lits de soins de longue durée;
- ajout d'environ 9 000 lits de soins de longue durée;
- utilisation du modèle de DMFA pour 34 grands projets d'hôpital terminés, en cours et prévus.



D. ZONES RURALES, VILLES ET RÉGIONS

Le soutien de la province aux zones rurales, aux villes et aux régions crée de meilleurs endroits où il fait bon vivre et travailler. En plus d'aider à financer les réseaux d'eau municipaux et le transport en commun, la province participe à l'amélioration de l'accès aux services publics dans les régions rurales et éloignées, notamment dans le Nord, en appuyant la croissance économique régionale, en revitalisant les collectivités et en répondant aux besoins en matière de logement.

Les investissements provinciaux contribuent à revitaliser les centres-villes et autres quartiers des villes de l'Ontario. Par exemple, à Thunder Bay, un nouveau palais de justice central servira de point de départ pour le réaménagement en cours du centre-ville. La ville de Thunder Bay constate qu'il vise à servir de « point d'ancrage pour la revitalisation ». L'emplacement du palais de justice, dans la partie sud du centre-ville, est considéré comme étant essentiel à la promotion des stratégies de développement économique de cette ville.

Thunder Bay est l'une des cinq plus grandes villes du Nord de l'Ontario – les autres étant le grand Sudbury, Sault Ste. Marie, North Bay et Timmins – où habite plus de la moitié des 800 000 habitants du Nord de la province. Le Plan de croissance du Nord de l'Ontario, publié en mars 2011, considère ces villes comme étant des piliers régionaux qui sont d'excellents endroits pour créer de l'infrastructure afin d'en renforcer le potentiel économique et les services de soutien.

Selon le plan de croissance, ces villes créeront des secteurs centraux dynamiques à utilisation mixte qui attirent les emplois et offrent un large éventail d'installations. L'une des pierres angulaires du plan de 25 ans est de revitaliser et de relier ces villes et les autres collectivités en vue de soutenir la croissance pour aider les résidents du Nord à bâtir une économie résiliente et viable. Le plan de croissance encourage en outre les collectivités à travailler ensemble pour créer une démarche régionale de développement.

Le plan de croissance prévoit la coordination de la planification de l'infrastructure, de l'aménagement du territoire ainsi que des investissements dans l'infrastructure et, dans le cadre de la prise de décisions concernant le Nord de l'Ontario, donne la priorité aux investissements qui appuient les politiques du plan.

Réalisations dans les zones rurales, les villes et les régions

Depuis 2003, l'Ontario a :

- appuyé des milliers de projets de modernisation et de construction de nouvelles installations récréatives et communautaires à travers l'Ontario;
- aidé à financer l'éclairage amélioré, les espaces verts et les nouveaux trottoirs afin d'améliorer les paysages des villes et des villages;
- fourni du financement pour susciter des investissements supplémentaires de ses partenaires en matière de connectivité à large bande dans l'Est et le Nord de l'Ontario;
- commencé la construction des installations dans le Sud de l'Ontario qui accueilleront les Jeux panaméricains et parapanaméricains de 2015;
- attiré des investissements du secteur privé afin de transformer les anciens terrains industriels situés sur le secteur riverain de Toronto;
- établi des plans de croissance pour la région élargie du Golden Horseshoe et le Nord de l'Ontario, en plus d'avoir créé une ceinture de verdure;
- investi 3,4 milliards de dollars dans les routes du Nord, y compris du soutien pour les Régies des routes locales, les routes d'accès aux ressources et les routes d'hiver. Cet investissement comprend plus de 500 millions de dollars pour réparer et remplacer les ponts du réseau routier provincial;
- versé, par l'entremise de la Société de gestion du Fonds du patrimoine du Nord de l'Ontario, plus de 380 millions de dollars dans le cadre de plus de 500 projets d'infrastructure publique;
- investi, en collaboration avec le gouvernement fédéral, 704 millions de dollars pour la restauration et l'amélioration énergétique de plus de 185 000 logements sociaux;
- participé au Programme Canada-Ontario de logement abordable dans le cadre duquel plus de 14 000 logements ont été achevés et près de 7 500 sont en construction depuis 2005;
- créé le programme de prêt d'Infrastructure Ontario, qui permet de faire économiser aux organismes de logements coopératifs et sans but lucratif plus de 25 millions de dollars.





Dans le Sud de l'Ontario, pour accueillir les Jeux panaméricains et parapanaméricains de 2015, la province réalise des investissements clés qui donneront lieu à une importante revitalisation de l'infrastructure athlétique et récréative dans l'ensemble de la région. À Toronto, la province a affecté des ressources supplémentaires afin de réaménager le secteur riverain des terrains de l'Ouest de la rivière Don à temps pour y installer le village des athlètes. Après les Jeux, le village des athlètes deviendra la pièce maîtresse d'une communauté urbaine durable à utilisation mixte. Une part importante des logements seront construits comme des unités à prix abordable.

Secteur riverain de Toronto

Les investissements de fonds publics initiaux visant à nettoyer les anciens emplacements industriels ont contribué à favoriser le développement privé autour du secteur riverain de Toronto. Parmi les nouveaux quartiers figurent les terrains de l'Ouest de la rivière Don et d'East Bayfront. Les plans prévoient la création de 40 000 logements, de un million de mètres carrés d'espaces de travail et de 300 hectares de parcs et d'espaces publics. Le secteur privé a signé une entente pour investir au total 1,3 milliard de dollars dans les secteurs riverains, annonçant sa transition prévue vers le développement local.

Le secteur d'East Bayfront, qui comprend 22 hectares (55 acres) de terrains sous-utilisés sur les rives du lac Ontario, est en voie de devenir une communauté comptant 6 000 nouveaux logements. Deux espaces publics ont été inaugurés à l'été 2010 – le parc Canada's Sugar Beach et le parc Sherbourne Common. De plus, le nouvel édifice Corus Quay, qui abrite le siège social de Corus Entertainment, a ouvert ses portes en septembre 2010. Le nouveau campus des sciences de la santé du Collège George Brown, en cours de construction, devrait ouvrir en septembre 2012. Le réaménagement est dirigé par la Société de revitalisation du secteur riverain de Toronto, un partenariat entre les gouvernements de l'Ontario et du Canada, et Toronto.

Les logements sociaux et abordables constituent un autre élément de l'infrastructure municipale. En novembre 2010, le ministère des Affaires municipales et du Logement, qui fournit le cadre au sein duquel les gestionnaires de services municipaux offrent des logements sociaux et abordables, a publié sa stratégie à long terme de logement abordable.

Cette dernière propose de créer un nouveau cadre de responsabilisation fondé sur les résultats pour la prestation des services de logements et des services aux sans-abri, d'assurer une plus grande souplesse afin de veiller à ce que les investissements répondent aux besoins locaux et de déterminer les principaux intérêts de la province, créant l'assise nécessaire pour les futurs investissements dans les logements. En vertu du cadre législatif proposé pour la nouvelle stratégie, les gestionnaires de services municipaux rédigeraient des plans locaux exhaustifs qui tiennent compte des intérêts provinciaux et déterminent les priorités locales.

Connecter numériquement les collectivités rurales et éloignées

Pour aider les collectivités non desservies ou mal desservies, la province a investi très tôt dans les réseaux numériques régionaux. Depuis 2007, elle a engagé environ 150 millions de dollars de fonds additionnels dans plus de 75 projets d'infrastructure à large bande, ce qui a suscité des investissements importants de la part des autres paliers de gouvernement et de partenaires du secteur privé en réduisant les obstacles à l'investissement. Par conséquent, d'ici mars 2012, environ 91 pour cent des résidents du Nord de l'Ontario et 86 pour cent de ceux des régions rurales du Sud de la province devraient obtenir accès à un service à large bande de base d'une vitesse d'au moins 1,5 mégabit/seconde.

D'importants projets de partenariat sont actuellement en cours, dont :

- le Réseau à large bande de la région de l'Est de l'Ontario, un réseau évolutif qui contribuera à donner un accès haute vitesse fiable à la majorité du million de résidents qui habitent à l'extérieur des principales villes de la région;
- l'initiative d'extension du service à large bande dans le Nord-Ouest de l'Ontario, un réseau à fibres optiques qui fournira la connectivité à large bande à 26 collectivités des Premières nations, ainsi qu'à Red Lake et Pickle Lake.

Aller de l'avant

L'Ontario reconnaît les besoins continus des collectivités et des régions. Au cours de la prochaine décennie, la province :

- cherchera des façons d'aider les municipalités ayant une population stable ou décroissante à assumer les coûts fixes inévitables de leur infrastructure;

Progrès dans le domaine de l'agriculture

L'Institut de recherche agricole de l'Ontario fournit une plateforme pour l'innovation, la découverte et la commercialisation. Parmi les exemples de produits mis au point dans ses 14 centres de recherche et ses trois collèges d'agriculture, figurent le lait avec DHA et les œufs enrichis aux OMÉGA-3. Afin de s'adapter à l'évolution des technologies et aux demandes des consommateurs, l'Institut met en place un réseau comptant jusqu'à cinq nouveaux centres de recherche agroalimentaire et rurale. Un investissement de 12,5 millions de dollars octroyé par la province a appuyé le Centre de recherche et d'innovation de Vineland, qui est le premier à être créé. La province s'est engagée à verser 30 millions de dollars pour le deuxième, l'Elora Livestock, Environment and Energy Complex.



Le Cercle de feu

La région du « Cercle de feu », qui couvre une superficie d'environ 5 000 kilomètres carrés dans le Grand Nord de l'Ontario, est située à environ 500 kilomètres au nord-est de Thunder Bay. Elle renferme d'importants gisements de chromite et de nickel, de même que de cuivre, de zinc, d'or et de kimberlite. Les gisements de chromite, un minéral utilisé pour fabriquer l'acier inoxydable, revêtent un intérêt particulier parce que presque toutes ses réserves proviennent actuellement de l'extérieur de l'Amérique du Nord. Le développement de cette région éloignée par le secteur privé nécessitera d'importants investissements dans l'infrastructure, notamment les routes et (ou) les voies ferrées et l'électricité. Un secrétariat du ministère du Développement du Nord, des Mines et des Forêts coordonne la participation de la province dans la région.



- continuera de s'occuper des besoins en infrastructure d'ordre supérieur, comme des grands projets de transport en commun, dans les régions urbanisées;
- recherchera les possibilités d'utiliser l'infrastructure pour permettre de revitaliser les collectivités;
- travaillera de concert avec le gouvernement fédéral, les peuples autochtones et autres partenaires dans le but de cerner les besoins en matière d'infrastructure stratégique afin d'appuyer la mise en œuvre du Plan de croissance du Nord de l'Ontario;
- collaborera avec les municipalités, les entreprises et les résidants pour appuyer la mise en œuvre du Plan de croissance de la région élargie du

Golden Horseshoe

- continuera de chercher des moyens de travailler de concert avec les autres paliers de gouvernement afin de s'acquitter des importantes responsabilités municipales, telles que les logements abordables qui répondent aux besoins locaux en la matière, en complément de la Stratégie à long terme de logement abordable. Par exemple, la province collabore avec le gouvernement fédéral dans le cadre d'une initiative qui prolongerait le financement fédéral et provincial consacré à la construction et à la rénovation des logements abordables.

Démarches en matière de transport pour le Nord

Parce que les résidants du Nord doivent souvent parcourir de longues distances pour le travail, les études et les services de santé, l'infrastructure de transport est particulièrement cruciale. Les collectivités sont reliées entre elles et au reste du monde par les modes de transport routier, ferroviaire, aérien et maritime. Le Plan de croissance du Nord de l'Ontario tout récemment publié précise que les décisions portant sur le réseau de transport du Nord doivent se concentrer notamment sur les possibilités suivantes :

- optimiser la capacité, l'efficacité et la sécurité du réseau de transport actuel;
- relier les marchés importants, les régions de développement des ressources et les centres d'activité;
- améliorer la connectivité entre les modes de transport ferroviaire, routier, maritime et aérien;
- répondre aux besoins des secteurs économiques prioritaires et contribuer à la mise en œuvre des plans économiques régionaux.

E. EAU ET AUTRES RESSOURCES ENVIRONNEMENTALES

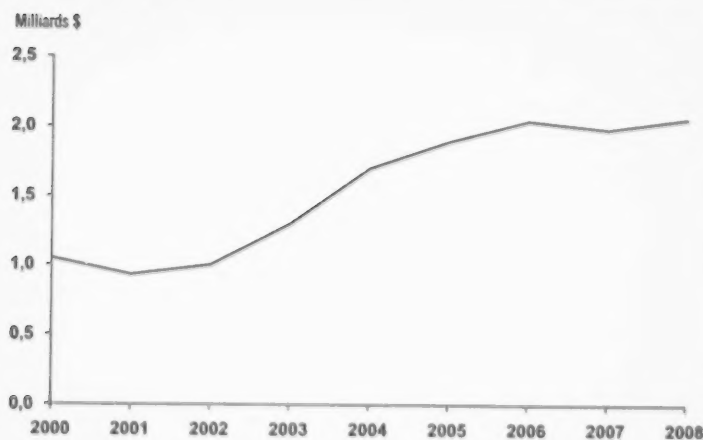
La province s'est engagée à effectuer des investissements dans l'infrastructure qui favorisent la durabilité des réseaux d'eau et protègent nos ressources et nos paysages naturels, notamment les Grands Lacs.

Approvisionnement en eau, eaux usées et eaux pluviales

L'infrastructure liée à l'eau de l'Ontario, qui comprend les réseaux d'eau potable, d'eaux usées et d'eaux pluviales, appartient presque toute aux municipalités de la province, qui sont également chargées de son exploitation. Entre 2003 et 2008, 11 milliards de dollars ont été investis dans les réseaux d'eau municipaux, la majeure partie de cette somme provenant des propres ressources des municipalités.

GRAPHIQUE 9

Investissements en immobilisations dans l'infrastructure municipale d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées



Sources : Rapport d'information financière, ministère des Affaires municipales et du Logement de l'Ontario et ministère de l'Infrastructure de l'Ontario





D'autres investissements seront nécessaires. Par exemple, de nombreux réseaux sont arrivés à la fin de leur vie utile ou y arriveront bientôt. En outre, un certain nombre d'entre eux doivent s'adapter à la croissance de la population de la région qu'ils desservent. Le changement climatique aura des répercussions importantes sur les réseaux d'eaux pluviales et exercera en outre des pressions sur les sources d'eau potable et les réseaux d'eaux usées.

Réalisations dans le secteur de l'eau

Depuis 2003, les réalisations de l'Ontario dans le secteur des réseaux municipaux d'approvisionnement en eau, de traitement des eaux usées et d'eaux pluviales comprennent notamment les suivantes :

- adoption de la *Loi de 2010 sur le développement des technologies de l'eau* en vue d'améliorer l'innovation et la conservation de l'eau;
- engagement à verser environ 1,8 milliard de dollars en subventions pour aider près de 300 municipalités dans le cadre de plus de 750 projets d'infrastructure d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées;
- engagement à verser près de 1,7 milliard de dollars en prêts par l'entremise d'Infrastructure Ontario;
- octroi de 20 millions de dollars en fonds de fonctionnement dans le cadre des POAPRDE 1 et 2 pour aider 166 petites collectivités;
- engagement à verser 50 millions de dollars afin d'aider les petites collectivités à améliorer la conservation de l'eau et l'efficacité dans le cadre du POAPRDE 3.

La majeure partie de la population de l'Ontario est desservie par de très grands réseaux d'eau potable et d'eaux usées situés dans les principaux centres urbains. À l'inverse, de nombreux réseaux desservent de petites collectivités. Par exemple, comme l'indique le tableau 4, plus de 80 pour cent des réseaux d'eau potable desservent moins de 10 000 personnes. En règle générale, ces petits réseaux coûtent plus cher à exploiter par ménage desservi; c'est pourquoi la province a contribué à répondre à leurs besoins au moyen du Programme ontarien d'aide aux petits réseaux de distribution d'eau (POAPRDE) et d'autres investissements.

Quelques grands réseaux desservent la majorité de la population

Tableau 4

Nombre de personnes servies	Nombre de réseaux	Pourcentage des réseaux
1 à 500	232	34 %
501 à 1000	91	13 %
1 001 à 1 500	46	7 %
1 501 à 2 500	54	8 %
2 501 à 5 000	77	11 %
5 001 à 7 000	24	4 %
7 001 à 10 000	23	3 %
10 001 à 100 000	91	13 %
Plus de 100 000	39	6 %
Total	677	100 %

Source : ministère de l'Environnement de l'Ontario

La perte d'eau attribuable aux fuites et à l'inefficacité des installations de traitement des eaux et des eaux usées comporte des coûts considérables. On peut plus facilement localiser les fuites et les réparer lorsque les exploitants peuvent évaluer où l'eau fuit dans l'ensemble du réseau de distribution.

La *Loi de 2010 sur le développement des technologies de l'eau* permet au gouvernement de promulguer des règlements qui exigeraient la préparation de plans municipaux de durabilité des réseaux d'eau et l'établissement d'indicateurs de rendement ainsi que d'objectifs relatifs aux réseaux municipaux d'approvisionnement en eau, d'eaux usées et d'eaux pluviales. Elle confère en outre le pouvoir de prendre des mesures afin d'encourager la consommation plus efficace de l'eau.

Les coûts relatifs aux fuites

En 2010, la Residential and Civil Construction Alliance of Ontario a estimé que 25 pour cent de toute l'eau sortant des usines de traitement se perd en raison des fuites.



Petit et vert, c'est magnifique – et moins cher

La nouvelle infrastructure est coûteuse. Certaines collectivités trouvent des moyens novateurs pour réduire les coûts. Par exemple :

- La ville de Guelph a reporté environ 33 millions de dollars en frais de matériel et autres coûts en optimisant ou en « réglant avec précision » son usine de traitement des eaux usées.
- En seulement six ans, le programme de conservation « De l'eau pour demain » de la région de York a reporté une somme estimée à environ 40 millions de dollars en nouvelle infrastructure au coût de seulement 10 millions de dollars.

L'« infrastructure verte » constitue un autre moyen de réduire le recours à des solutions coûteuses à grande échelle. Elle fait appel à des processus naturels comme l'infiltration et l'évaporation, souvent à petite échelle près de la source, pour réduire le fardeau sur les systèmes construits. L'infrastructure verte est en place un peu partout en Ontario :

- Plusieurs municipalités, dont la région de York et Hamilton, offrent des subventions d'encouragement à l'utilisation de citernes pluviales pour recueillir l'eau des tuyaux de descente. Le programme de Guelph va plus loin en accordant une remise de 2 000 \$ pour l'utilisation de systèmes de collecte de grande capacité.
- Deux édifices provinciaux, le Centre des sciences de l'Ontario de Toronto et la tour Garden City de St. Catharines, sont dotés de toits verts. Les travaux d'installation d'un toit vert au palais de justice d'Ottawa devraient s'achever d'ici un an.
- Le ministère des Transports de l'Ontario s'associe à Arbres Ontario dans le cadre du projet Écologisation des emprises routières, qui prévoit la plantation de quelque 290 000 arbres le long des grandes routes de l'Ontario.

Outre les économies de coûts, les solutions d'infrastructure verte peuvent présenter plusieurs autres avantages, dont ceux d'éliminer les substances chimiques indésirables présentes dans les eaux pluviales, d'accroître les espaces verts dans l'environnement urbain, de transformer le dioxyde de carbone en oxygène et d'offrir un habitat naturel.

Aller de l'avant

Au cours des 10 prochaines années, l'Ontario veillera à assurer la viabilité financière et écologique des réseaux municipaux d'approvisionnement en eau, d'eaux usées et d'eaux pluviales grâce à du travail sur plusieurs fronts. La province :

- instaurera graduellement, en vertu de la *Loi de 2010 sur le développement des technologies de l'eau*, les exigences relatives à l'élaboration de plans municipaux de durabilité des réseaux d'eau, à l'établissement d'indicateurs de rendement et à la production de rapports publics sur les réseaux d'approvisionnement en eau, d'eaux usées et d'eaux pluviales;
- travaillera de concert avec les municipalités afin de les encourager à optimiser l'utilisation de l'infrastructure actuelle avant de se doter d'une capacité accrue et de souligner aux Ontariennes et aux Ontariens les avantages à consommer l'eau plus efficacement. Cela exigerait, par exemple, que l'on réduise la demande en encourageant la conservation, que l'on mette les réseaux au point afin qu'ils fonctionnent le mieux possible et que l'on ait recours à l'infrastructure écologique;
- encouragera les municipalités à collaborer avec l'industrie, les universités et les autres paliers de gouvernement afin de présenter et de mettre en œuvre les démarches et les technologies ontariennes relatives à l'approvisionnement en eau et au traitement des eaux usées nouvelles et émergentes;
- travaillera de concert avec les petites collectivités qui ne sont pas en mesure de répondre à leurs propres besoins relatifs à l'infrastructure de l'eau. Il faudra notamment évaluer systématiquement les besoins de soutien financier et autre et élaborer des solutions à partir de la meilleure combinaison d'options;
- établira comme conditions préalables à l'obtention de subventions d'infrastructure provinciales l'adoption de meilleures pratiques de gestion des actifs, de gestion financière, de conservation et d'efficacité;



- envisagera d'élargir le rôle d'Infrastructure Ontario de sorte que les réseaux d'eau puissent profiter de ses compétences en matière de gestion de projets et d'utilisation du modèle de DMFA;
- élaborera un cadre pour planifier l'infrastructure liée à l'eau à l'échelle des bassins versants. Cela tirera parti du cadre de protection des sources d'eau en vertu de la *Loi de 2006 sur l'eau saine* et fera en sorte que les décisions stratégiques à long terme en matière d'infrastructure soient éclairées à une échelle écologiquement importante. Les travaux pourraient commencer dans les bassins versants prioritaires comme les rivières Grand et Thames et seraient effectués de concert avec les municipalités, les peuples autochtones, les offices de protection de la nature et d'autres groupes.

L'Ontario prendra d'autres mesures afin de déterminer comment les réseaux d'eaux usées peuvent faire face aux nouvelles menaces, notamment les répercussions environnementales et sanitaires des produits chimiques présents dans les eaux usées urbaines, et à la nécessité de s'adapter au changement climatique.

- L'urbanisation exercera des pressions accrues sur l'infrastructure de traitement des eaux usées et sur les plans d'eau qui assimilent les effluents. L'Ontario étudiera des démarches novatrices visant à régénérer l'eau, à récupérer les éléments nutritifs et à produire de l'énergie à partir des eaux usées afin d'atténuer les répercussions de l'urbanisation.

Restaurer et protéger le paysage naturel

La province continuera de diriger de nombreuses activités de dépollution environnementale au cours des 10 prochaines années et d'investir dans les actifs environnementaux.

La dépollution environnementale est souvent liée aux activités industrielles antérieures. En vertu de la *Loi sur la protection de l'environnement*, la province peut émettre une ordonnance d'assainir le site aux personnes responsables de la contamination. Une fois qu'une ordonnance est émise, la province veille à ce que les personnes responsables des infractions soient tenues responsables. Elle pourrait, au besoin, intervenir pour entreprendre l'assainissement, recouvrant ainsi les coûts lorsque cela est possible.

Réalisations en matière de restauration et de protection

Depuis 2003, la province a investi environ 950 millions de dollars pour gérer les ressources naturelles de l'Ontario et protéger l'environnement. Parmi les principaux projets, mentionnons :

- l'assainissement des sites des stations radar du réseau Mid-Canada;
- la radiation de certains secteurs de la liste des secteurs préoccupants des Grands Lacs, dont le havre Wheatley sur le lac Érié, plus récemment;
- la décontamination du site Pottersburg à London;
- la préparation de l'assainissement de la mine Deloro;
- la collaboration avec les propriétaires des terres de la province sur lesquelles se trouvent d'anciens puits de pétrole et de gaz afin de réduire les risques de contamination des sources d'eau potable;
- des investissements pour entretenir les actifs environnementaux, dont plus de 29 000 ouvrages d'ingénierie tels que les barrages et les réseaux d'eau potable des parcs provinciaux et plus de 100 000 kilomètres de routes forestières et de ponts.

L'assainissement et la gestion des sites contaminés en Ontario sont effectués dans le cadre de divers programmes relevant de plusieurs ministères. Les projets varient de petites initiatives ponctuelles à des investissements pluriannuels à grande échelle.

La nécessité de l'assainissement ne se limite pas aux emplacements terrestres. L'Accord international relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs fournit la liste des secteurs préoccupants où la qualité de l'environnement s'est dégradée à un point tel que la consommation d'eau, la baignade et l'habitat de la faune sont compromis. L'Ontario ainsi que d'autres gouvernements œuvrent pour retirer des secteurs de la liste. Parmi les exemples des investissements de l'Ontario dans l'assainissement figurent la baie de Quinte, Thunder Bay, de même que les rivières Ste-Marie, Niagara et Detroit.



Enfin, la province est responsable d'un très grand portefeuille extrêmement diversifié d'actifs environnementaux essentiels à la prestation de services publics clés, ainsi qu'à la protection des richesses naturelles de l'Ontario.

Il s'agit notamment de parcs, de routes d'accès aux forêts, de casernes de pompier, de flottes terrestres et aériennes, de barrages, de ressources halieutiques et d'installations de recherche. Ces actifs sont situés dans une vaste région, jouissent d'une grande visibilité et revêtent une grande importance pour la population ontarienne, tout particulièrement dans les régions rurales et le Nord de l'Ontario.

Aller de l'avant

Au cours des 10 prochaines années, la province :

- établira une nouvelle démarche à guichet unique pour les activités de dépollution environnementale, dont une nouvelle méthode de classement et de gestion de projets. Il s'agira de préparer les premières années du plan pour regrouper les activités de dépollution actuelles et le financement connexe, de dresser un inventaire unique des sites contaminés et de mettre au point une démarche fondée des éléments probants et sur les risques pour guider l'établissement des priorités d'assainissement en vue d'améliorer l'expertise en la matière;
- mettra en œuvre de solides pratiques de gestion des actifs afin d'encadrer l'établissement des priorités d'investissement et veillera à ce que les fonds soient consacrés aux actifs qui en ont le plus besoin, notamment des ouvrages comme les barrages, à la lumière des préoccupations que suscite le changement climatique;
- continuera de protéger les écosystèmes des Grands Lacs, de créer des débouchés économiques et récréatifs durables et de sensibiliser le public à l'égard des lacs;
- promouvra une action concertée avec le gouvernement fédéral et les administrations locales afin d'harmoniser les politiques et le financement.

F. TOURISME ET CULTURE

La province doit jouer un rôle de premier plan afin de veiller à ce que les collectivités soient accueillantes pour les visiteurs.

Réalisations dans le domaine du tourisme et de la culture

L'Ontario et ses visiteurs tirent profit des investissements dans les attractions et les organismes touristiques et culturels effectués depuis 2003. Ces investissements sont notamment les suivants :

- près de 60 millions de dollars pour la réalisation du nouveau Centre des congrès d'Ottawa, qui devrait stimuler le tourisme dans la région de la capitale;
- plus de 134 millions de dollars dans le cadre de projets de renaissance culturelle tels que la transformation du Musée des beaux-arts de l'Ontario, du Musée royal de l'Ontario, de l'École nationale de ballet, du Royal Conservatory of Music et de La Compagnie d'opéra canadienne;
- la revitalisation de la Commission des parcs du Saint-Laurent (Upper Canada Village, Fort Henry et les sites de la Bataille-de-la-Ferme-Crysler) et le réaménagement des installations des Parcs historiques de la Huronie;
- le financement provincial accordé aux municipalités et aux régions pour les aider à développer leur plein potentiel sur le plan touristique et culturel : par exemple, 24 millions de dollars ont été versés au Niagara Centre for the Performing Arts et au Cambridge Performing Arts Complex.

Les établissements touristiques et culturels préservent la culture et l'histoire de l'Ontario pour les résidents de la province et en accroissent l'attrait auprès des touristes. Les parcs provinciaux et les paysages naturels, dont profitent les Ontariens, attirent également les touristes.

Les importants investissements de la province dans les établissements culturels et touristiques au cours des dernières années ont aidé les institutions à attirer les visiteurs dont les droits d'entrée représentent une source de revenus importante.



Rôle économique du tourisme

Le secteur touristique de l'Ontario génère près de 300 000 emplois directs et indirects dans l'ensemble de la province; c'est le secteur dans lequel travaillent le plus de jeunes, et les rentrées de fonds s'élèvent à plus de 20 milliards de dollars par année. Les organismes touristiques régionaux, l'industrie du tourisme d'accueil et les exploitants d'attractions touristiques du secteur privé jouent un rôle essentiel pour attirer les touristes en Ontario et en faire bénéficier les économies locales. D'autres ministères, comme celui des Richesses naturelles qui exploite les parcs provinciaux, sont également mis à contribution. Le ministère des Transports appuie le secteur au moyen d'investissements dans le réseau routier et les transports en commun.



Au cours des dix prochaines années, les Ontariens resteront les principaux usagers de l'infrastructure touristique et culturelle de la province. Même si les États-Unis demeurent une source importante de visiteurs, la croissance devrait provenir avant tout de l'étranger. Le nombre de personnes qui voyagent à travers le monde pour des raisons touristiques et autres devrait doubler et passer à 1,6 milliard d'ici 2020, une croissance surtout attribuable à la Chine et aux autres nations émergentes.

En 2009, la province a publié un examen complet intitulé *À la découverte de l'Ontario : Rapport sur l'avenir du tourisme*. En réponse à l'une des recommandations du rapport, le ministère du Tourisme et de la Culture a mis sur pied, en 2010, 13 nouveaux organismes touristiques régionaux indépendants sans but lucratif, dirigés par l'industrie. Chaque organisme est chargé de déterminer les projets prioritaires qui tireraient profit d'investissements en infrastructure.

Le rapport a en outre recommandé que la province détermine les destinations offrant un potentiel élevé, entreprenne une campagne ciblant les investisseurs, fournisse certains incitatifs et facilite l'établissement de partenariats avec le gouvernement.

À la suite de cette recommandation, le ministère définit une stratégie décennale d'investissement dans le secteur touristique en vue de stimuler l'investissement du secteur privé dans de nouvelles attractions touristiques d'envergure. Cette stratégie générale orientera certainement les investissements dans l'infrastructure.

Aller de l'avant

Au cours des dix prochaines années, pour tirer profit au maximum des investissements dans le tourisme et les attractions culturelles, l'Ontario :

- coordonnera les investissements dans l'infrastructure liée au tourisme au sein du gouvernement, en s'assurant que les investissements s'harmonisent avec les priorités et les stratégies régionales en matière de tourisme;

- continuera d'investir dans les projets de réparation et de réfection des organismes et des attractions touristiques et culturels afin d'effectuer des rénovations, des modifications en vertu du code du bâtiment et des améliorations en matière de santé et de sécurité et de se conformer aux règlements et aux lois;
- s'assurera que les organismes gouvernementaux et les attractions touristiques augmentent leur autonomie financière dans le cadre des futurs investissements en immobilisations et cerner les occasions d'accroître les contributions du secteur privé et des organismes philanthropiques.

Les Jeux de 2015

Les Jeux panaméricains et parapanaméricains mettant en vedette des athlètes des Amériques et des Caraïbes constituent le troisième événement international multisport au monde en importance. Les Jeux se dérouleront dans plus de 40 sites du Sud de l'Ontario, centrés sur la région du grand Toronto et de Hamilton. Être l'hôte des Jeux devrait permettre :

- de créer 15 000 emplois dans le secteur de la construction et celui du déroulement des Jeux;
- d'attirer 250 000 touristes;
- d'amener 10 000 athlètes et responsables d'équipes en Ontario;
- de mettre sur pied et de former une équipe de plus de 20 000 bénévoles – une base précieuse pour de futurs événements et le développement de la conscience communautaire;
- d'inspirer tous les Ontariens en soulignant la valeur du sport et les bienfaits d'une vie active pour la santé;
- de mettre en valeur la communauté multiculturelle unique de l'Ontario.

Par ailleurs, la région bénéficiera surtout de la création d'une base solide d'installations sportives et récréatives.



Revitalisation de la Place de l'Ontario

Depuis son ouverture en 1971, la Place de l'Ontario a continué d'attirer les visiteurs au secteur riverain de Toronto grâce à ses activités récréatives et ses spectacles. Toutefois, compte tenu de son âge et de l'évolution du secteur touristique, la Place a besoin d'une nouvelle orientation afin de réaliser son plein potentiel en tant que destination de choix. La Société d'exploitation de la Place de l'Ontario, un organisme relevant de la province, a cherché des idées partout dans le monde pour trouver une stratégie de revitalisation. La province et l'organisme s'emploient à élaborer des options pour l'avenir de la Place de l'Ontario et à trouver des modes de financement, y compris la possibilité d'établir un partenariat avec le secteur privé.



G. INFRASTRUCTURE SOCIALE

Un éventail de programmes et de services gouvernementaux contribue à faire en sorte que toutes les Ontariennes et tous les Ontariens disposent des ressources et des outils nécessaires pour atteindre une meilleure qualité de vie et prendre pleinement leur place dans la société.

Réalisations en matière d'infrastructure sociale

La province a investi plus de 570 millions de dollars dans le financement des immobilisations du secteur des services sociaux depuis 2003 afin :

- d'accroître le nombre de places dans les refuges pour les femmes qui fuient la violence familiale en augmentant le nombre de lits des refuges actuels et en construisant de nouveaux;
- de réaménager quatre centres de traitement pour enfants;
- d'investir dans environ 1 000 projets d'amélioration des installations des organismes de services sociaux;
- d'appuyer des services communautaires, comme les foyers familiaux et les foyers de groupe ainsi que les programmes d'aide à la vie autonome, de façon que les personnes atteintes de déficience développementale ne vivent plus dans des établissements exploités par le ministère;
- de s'engager à moderniser les systèmes d'information pour les ordonnances alimentaires rendues par les tribunaux, les services d'aide sociale et les services de protection de l'enfance;
- de construire quatre nouveaux établissements de garde en milieu fermé et de détention réservés aux services de justice pour la jeunesse et d'agrandir celui qui existe déjà.

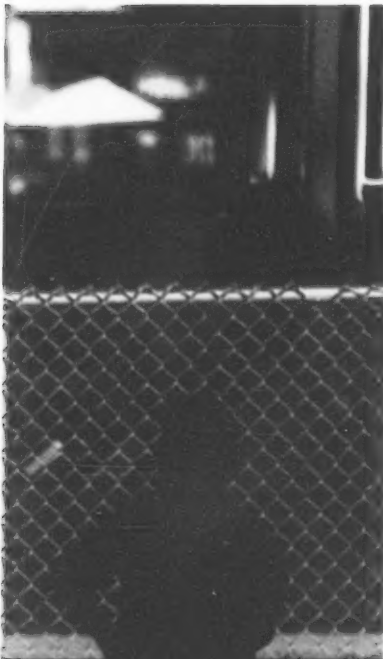
Ceux-ci sont fournis par environ 1 870 organismes communautaires bénéficiaires de paiements de transfert, qui sont financés par le ministère des Services à l'enfance et à la jeunesse et le ministère des Services sociaux et communautaires. Parmi les exemples d'infrastructure dans le secteur figurent les refuges, les sociétés de l'aide à l'enfance, les établissements de détention et les bureaux de probation pour les jeunes, les centres de traitement pour enfants ayant des affections complexes, les installations pour le développement de la petite enfance et les gens ayant des besoins particuliers ainsi que les bureaux et autres lieux de réunion. Les logements abordables constituent en outre une partie importante de l'infrastructure sociale et sont abordés à la section D.

Le gouvernement a également reconnu la réduction de la pauvreté comme une priorité parce que toutes les Ontariennes et tous les Ontariens devraient avoir la possibilité de s'épanouir. Il doit notamment s'assurer que l'infrastructure de la province permet de fournir aux Ontariennes et aux Ontariens des collectivités fortes, inclusives et en santé où il fait bon vivre, travailler et se divertir.

La nouvelle *Loi de 2009 sur la réduction de la pauvreté* exige que la stratégie provinciale soit renouvelée au moins tous les cinq ans et que les progrès réalisés fassent l'objet d'un rapport annuel. Dans le cadre de la Stratégie de réduction de la pauvreté, le gouvernement s'est fixé l'objectif de réduire le nombre d'enfants qui vivent dans la pauvreté de 25 pour cent au cours des cinq prochaines années. Cette stratégie influera sur une grande partie du travail effectué dans le secteur au cours des prochaines années. Par exemple, les ministères à vocation sociale élaborent des initiatives visant à transformer et à améliorer le bien-être de l'enfance, les services aux personnes ayant une déficience intellectuelle et la santé mentale des enfants. De telles initiatives aideront à déterminer les priorités en matière d'infrastructure, dans la mesure du possible.

Le besoin d'investir dans l'infrastructure de ce secteur découle de plusieurs autres facteurs :

- Bien que les centres de refuge offrent de l'aide à court terme aux femmes qui fuient la violence familiale, la transition vers une vie autonome peut nécessiter un soutien supplémentaire. L'un des problèmes a trait à la hausse du temps passé dans un refuge, qui est actuellement de 27 jours en moyenne. Cela pourrait être attribuable à la disponibilité limitée de logements abordables, de transition et de seconde étape. Par conséquent, plusieurs refuges sont surpeuplés et les listes d'attente sont longues.
- Le secteur fait face à un autre problème, soit le nombre croissant d'adultes qui souffrent de déficience développementale, de problèmes de santé ou des deux, qui ont été admis dans des services en établissement pour enfants à un jeune âge et qui y vivent encore parce qu'il manque de places dans les services pour adultes.



Un réseau pour protéger les enfants

Les services de protection de l'enfance sont assurés par les 53 sociétés de l'aide à l'enfance de l'Ontario, dont le mandat est de protéger les enfants victimes de violence ou de négligence ou qui présentent des risques d'en être victimes, de superviser les enfants pris en charge et de subvenir à leurs besoins et de placer les enfants en adoption.

Le Réseau d'information pour la protection de l'enfance est un système d'information unique auquel les sociétés d'aide à l'enfance ont accès par l'entremise d'une base de données provinciales. Il faciliterait le partage de l'information entre les sociétés, ce qui assurerait une plus grande cohérence. Ce système d'information devrait être achevé d'ici 2015.

- Étant donné que bon nombre de programmes et de services du secteur sont offerts à long terme et par l'intermédiaire de nombreux organismes, la gestion de l'information est essentielle pour assurer de meilleurs résultats. Au cours de la prochaine décennie, on mettra davantage l'accent sur l'utilisation de la technologie pour intégrer l'information, gérer les risques et accroître l'efficacité.

Rendre l'Ontario accessible

Les personnes handicapées font régulièrement face à des obstacles qui les empêchent de travailler, de se déplacer et d'apprécier leur collectivité. En vertu de la *Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario*, le gouvernement élabore cinq normes d'accessibilité dans le but d'éliminer ces obstacles afin que les gens de tout âge puissent vivre, travailler et se déplacer plus facilement dans la province, peu importe leurs capacités. L'infrastructure de l'Ontario devra tenir compte de ces normes au fur et à mesure qu'elles continuent d'être mises en place.

La première norme à être mise en œuvre en vertu de la loi – qui assure l'accessibilité des services à la clientèle – est déjà en place dans le secteur parapublic de l'Ontario.

À l'heure actuelle, la province élabore quatre autres normes d'accessibilité relatives à l'information et aux communications, à l'emploi, au transport et au milieu bâti.

Son projet de Règlement intégré sur l'accessibilité combinerait trois de ces normes – dans le domaine de l'emploi, du transport ainsi que de l'information et des communications – en un seul règlement. La Norme d'accessibilité au milieu bâti permettrait de réduire les obstacles physiques pour les personnes handicapées tant à l'intérieur des bâtiments qu'à l'extérieur.

Le fait de rendre la province accessible d'ici 2025 aidera l'Ontario à miser sur le pouvoir économique de milliers de clients et de visiteurs handicapés, et à tirer parti d'un bassin de main-d'œuvre plus important et plus diversifié.

Aller de l'avant

Au cours des 10 prochaines années et en collaboration avec des organismes et les municipalités, la province :

- investira dans l'infrastructure dans le cadre de programmes, de services et de soutiens innovateurs visant à réduire la pauvreté et à améliorer les résultats;
- appuiera la création de « carrefours » communautaires qui pourraient comprendre sous un même toit toute une gamme de services;
- aidera les femmes qui fuient la violence familiale à quitter les refuges pour aller dans un logement abordable à long terme, accroissant ainsi la disponibilité des places dont on a grandement besoin dans les refuges;
- investira dans le regroupement de sources et de systèmes d'information disparates afin de fournir de meilleurs services dans tout le secteur;
- continuera d'évaluer l'état des bâtiments afin d'établir les priorités en ce qui a trait à la réfection des installations des organismes communautaires;
- exigera que toutes les entités qui demandent à la province du financement pour la construction de nouveaux bâtiments ou des travaux majeurs de rénovation ou d'agrandissement démontrent comment le financement préviendra ou éliminera les obstacles et améliorera le niveau d'accessibilité lorsque cela est possible, afin d'appuyer l'objectif d'accessibilité de 2025.

Press 
open door





H. JUSTICE

Le secteur de la justice joue de nombreux rôles – services policiers, enquêtes, audience et règlement d'affaires judiciaires, détermination des peines et emprisonnement des personnes reconnues coupables. En ce qui a trait à ces rôles :

- la province est responsable de la Police provinciale de l'Ontario, qui offre des services policiers contractuels aux municipalités, en plus d'exercer des activités à l'échelle de la province;
- elle administre également la plupart des tribunaux civils et criminels de l'Ontario. Les personnes qui font face à des accusations criminelles et qui sont placées en détention en attendant le règlement de la cause sont gardées dans un centre de détention provincial;
- les contrevenants adultes reconnus coupables qui reçoivent des peines de moins de deux ans sont détenus dans un établissement correctionnel provincial, tandis que les peines plus longues sont purgées dans le système pénitencier fédéral.

Réalisations dans le secteur de la justice

Depuis 2003, l'Ontario a amélioré le système judiciaire grâce :

- au nouveau Palais de justice de la région de Durham à Oshawa, qui regroupe les services de huit emplacements différents;
- au Palais de justice central de la région de Waterloo, au Palais de justice central de Thunder Bay, au Centre de détention du Sud de Toronto, au Centre de détention du Sud-Ouest et au complexe des sciences judiciaires et du coroner, dont la construction est en cours ou sur le point de commencer;
- à 18 projets de modernisation des installations de la Police provinciale de l'Ontario, dont bon nombre sont en cours de réalisation;
- au processus d'approvisionnement en cours pour les palais de justice centraux de St. Thomas et de Quinte;
- à l'utilisation généralisée du modèle de DMFA pour l'infrastructure de justice.

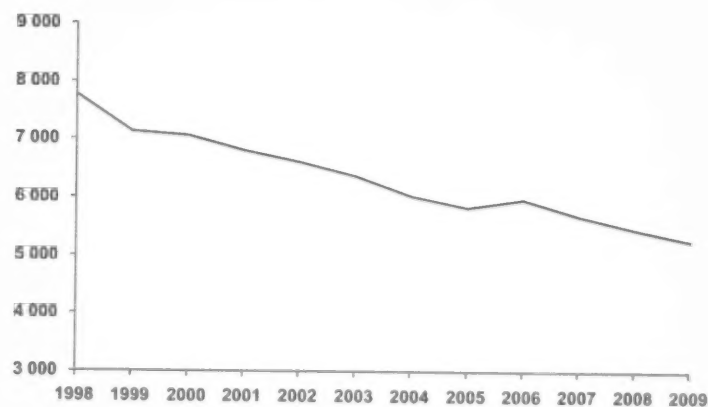
Du point de vue de la province, deux ministères gèrent la majeure partie de l'infrastructure de l'Ontario liée à la justice : le ministère du Procureur général dans le cas des tribunaux et le ministère de la Sécurité communautaire et des Services correctionnels dans celui de la Police provinciale de l'Ontario et des établissements correctionnels pour adultes.

Les taux de criminalité en Ontario sont à la baisse depuis plusieurs années, selon ce qu'indiquent bon nombre de facteurs. Grâce à une meilleure collaboration entre tous les partenaires du système judiciaire, l'Ontario œuvre à la création de quartiers plus sains bénéficiant d'une meilleure application de la loi et d'investissements ciblés qui contribuent à réduire la criminalité. La province appuie la lutte contre les armes à feu et la violence des bandes criminalisées, en veillant à ce que la police et les procureurs de la Couronne disposent des ressources dont ils ont besoin pour traduire les criminels devant les tribunaux.

En se tournant vers l'avenir, au cours des vingt prochaines années, la taille de la population âgée de 18 à 34 ans, exprimée en pourcentage de la population totale, ne devrait augmenter que légèrement, passant de 3,1 millions en 2011 à 3,4 millions d'ici 2031, mais diminuera par la suite.

GRAPHIQUE 10

Total des incidents criminels signalés par tranche de 100 000 habitants



Sources : Statistique Canada et ministère de l'Infrastructure de l'Ontario

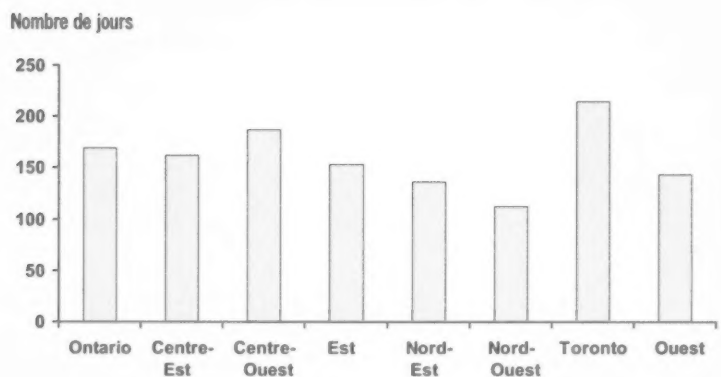
Cette tendance, conjointement avec les programmes de prévention du crime, devrait entraîner la baisse continue des taux de criminalité au fil du temps.

D'autres facteurs jouent d'importants rôles dans la détermination de la nécessité d'une infrastructure liée à la justice. Par exemple, davantage de municipalités devraient passer des contrats avec la Police provinciale de l'Ontario pour obtenir des services policiers au cours des 10 prochaines années, dans le but de réduire leurs coûts. Cette situation créerait un besoin d'investissement, puisqu'il incombe à la province de fournir l'infrastructure de la Police provinciale de l'Ontario.

Plusieurs réformes sont en cours afin de réduire les pressions qui s'exercent sur l'infrastructure des palais de justice et des centres de détention dans toute la province. Par exemple, grâce à l'initiative Justice juste-à-temps, les participants au système judiciaire collaborent en vue de réduire le nombre de comparutions inutiles et le nombre de jours pour rendre la décision.

GRAPHIQUE 11

Nombre moyen de jours pour rendre la décision
(affaires criminelles, 2010)*



* Déduction faite du nombre de jours nécessaires pour traiter les mandats d'amener.

Sources : ministère du Procureur général de l'Ontario et ministère de l'Infrastructure de l'Ontario

Les réformes du système de justice civile qui ont commencé à entrer en vigueur en janvier 2010 ont rendu le règlement des différends plus facile, plus rapide et moins coûteux, tandis que les réformes en matière de justice familiale ont simplifié les étapes relatives aux affaires qui doivent être portées devant les tribunaux.

Cependant, la croissance démographique localisée maintiendra des pressions sur les salles d'audience dans certaines régions, tout comme d'autres facteurs tels que la complexité grandissante de certaines affaires. Quelques nouvelles salles d'audience devront être ajoutées pour les affaires criminelles et civiles.

Dans le secteur de la justice comme dans d'autres secteurs, l'utilisation accrue de la technologie pourrait contribuer à améliorer les services, à réduire les coûts et à atténuer les pressions qui s'exercent sur les besoins en matière d'infrastructure. L'Ontario a déjà adopté des technologies dans le secteur de la justice en ayant ces objectifs en tête. Il existe des possibilités d'examiner l'utilisation accrue de la technologie. Par exemple, la vidéoconférence pour les mises en liberté sous caution régulières et les audiences de renvoi pourrait être davantage utilisée. Même si l'objectif d'une telle technologie ne consiste pas précisément à réduire les pressions qui s'exercent sur les besoins en matière d'infrastructure, il pourrait représenter un avantage supplémentaire.

Dans l'ensemble de la province, il existe un nombre important de possibilités de regrouper les services et de faire face au vieillissement de l'infrastructure. La prestation d'une gamme de services à proximité les uns des autres peut s'avérer très utile pour rationaliser les processus et permettre aux tribunaux et aux gens qui œuvrent au sein du système judiciaire d'économiser du temps.





Aller de l'avant

Au cours des 10 prochaines années et en collaboration avec les collectivités, la magistrature et les municipalités, la province :

- continuera d'évaluer l'utilisation des actifs actuels et, s'il y a lieu, rationalisera ceux qui sont inefficaces pour réduire les coûts. De nombreuses installations âgées entraînent des frais d'entretien élevés. L'un des objectifs serait de regrouper les services d'installations âgées en une nouvelle installation tout en maintenant un accès régional approprié. Un autre serait de réparer et de remplacer les installations déficientes lorsque la situation le justifie;
- poursuivra la démarche d'établir stratégiquement l'infrastructure de manière à soutenir un éventail de services liés à la justice dans des locaux partagés afin d'économiser et d'améliorer les services, comme d'autres territoires de compétence ont réussi à le faire. Avant d'aller de l'avant, la province devrait consulter ses intervenants.

I. SERVICES GOUVERNEMENTAUX

Des services publics efficaces et rationalisés situés dans les installations appropriées offrent une commodité accrue aux citoyens et réduisent les coûts de gouvernement. La réalisation de ces objectifs repose sur une technologie novatrice, l'adoption d'un modèle de prestation centralisée des services et une planification efficace du parc immobilier.

Au cours de la prochaine décennie, pour satisfaire aux attentes de plus en plus élevées du public à l'égard de la prestation des services gouvernementaux, il faudra recourir à des solutions technologiques innovantes, tout particulièrement en ce qui concerne la prestation sur Internet.

Réalisations en matière de services gouvernementaux

Depuis 2003, l'Ontario a amélioré les services au public grâce à :

- une nouvelle ligne Info-Entreprises intégrée, en collaboration avec Industrie Canada;
- des centres intégrés de renouvellement des cartes Santé et des permis de conduire;
- un nouveau service de commande en ligne de publications avec garantie de remboursement;
- des services d'enregistrement immobilier et de recherche de documents fonciers entièrement électroniques;
- un nouveau centre de données à Guelph, mis sur pied grâce au modèle de DMFA;
- des investissements dans la mise à niveau et l'entretien des systèmes de TI essentiels.

Ce type de technologie permet au gouvernement de devenir un organisme plus intégré, capable d'offrir un accès à guichet unique rapide grâce à divers modes plus pratiques que le modèle traditionnel qui fait appel à chaque ministère.



ServiceOntario est un réseau de prestation à guichet unique. Plus de 95 pour cent des Ontariens se trouvent dans un rayon de 10 kilomètres de l'un des 300 bureaux de ServiceOntario, où ils peuvent obtenir des services relatifs à leur permis de conduire, à leur véhicule et à leur carte Santé au même endroit. Les Ontariennes et les Ontariens peuvent désormais utiliser leurs appareils mobiles pour trouver le point de service le plus proche, connaître ses heures d'ouverture et les services qui y sont offerts et recevoir sur-le-champ des indications pour s'y rendre. Un certain nombre de services comme l'obtention de certificats de naissance, de mariage et de décès, l'enregistrement de nouveau-nés et le changement d'adresse résidentielle, ainsi qu'un accès facile aux services aux entreprises sont en outre accessibles en ligne.

Afin de satisfaire aux attentes du public, le gouvernement devra en outre choisir de façon plus stratégique les locaux dont il se sert pour offrir différents services. Un élément important de cette démarche sera l'utilisation de « carrefours » proposant un éventail de services au public. Ces carrefours pourraient regrouper les services de tous les ordres de gouvernement dont ont besoin les habitants, en plus d'offrir un accès à des ensembles de services ciblant des groupes précis.

La stratégie du gouvernement relative à ses propres locaux dépendra de la bonne combinaison d'acquisitions et de locations permettant d'offrir des services de façon efficiente et de réduire le nombre de locaux occupés. Dans le cas des services offerts en personne ou à un guichet, on mettrait l'accent sur les emplacements les plus pratiques pour le public. À l'heure actuelle, les frais relatifs aux locaux sont perçus par la branche immobilière du gouvernement. Les frais sont inadéquatement liés aux taux du marché local pour le même type de locaux. La création d'un tel lien améliorerait le processus décisionnel concernant le lieu de travail des membres du personnel.

Solutions numériques dans le secteur public

L'infrastructure numérique permet aux organismes du secteur public d'utiliser un large éventail de services et de solutions, comme la vidéoconférence, la cartographie par satellite des réseaux d'infrastructure et les applications mobiles prévenant les navetteurs des retards dans les transports en commun. Elle peut en outre permettre de prodiguer de meilleurs soins de santé, par exemple grâce à l'amélioration des options de diagnostic et de traitement.

Les premiers investissements de la province ont contribué à financer la mise en place de réseaux spécialisés innovants dans le secteur public. L'un de ces réseaux est ORION, le Réseau optique de recherche et d'innovation de l'Ontario, qui relie plus de 1,7 million d'utilisateurs.

Pour le gouvernement, la sécurité et la protection des données confidentielles constituent un élément important de la manipulation de l'information numérique. Le Centre des données de Guelph, une installation homologuée LEED, est le fruit d'un récent investissement majeur à long terme qui protégera les données et les systèmes servant à la prestation des services gouvernementaux.

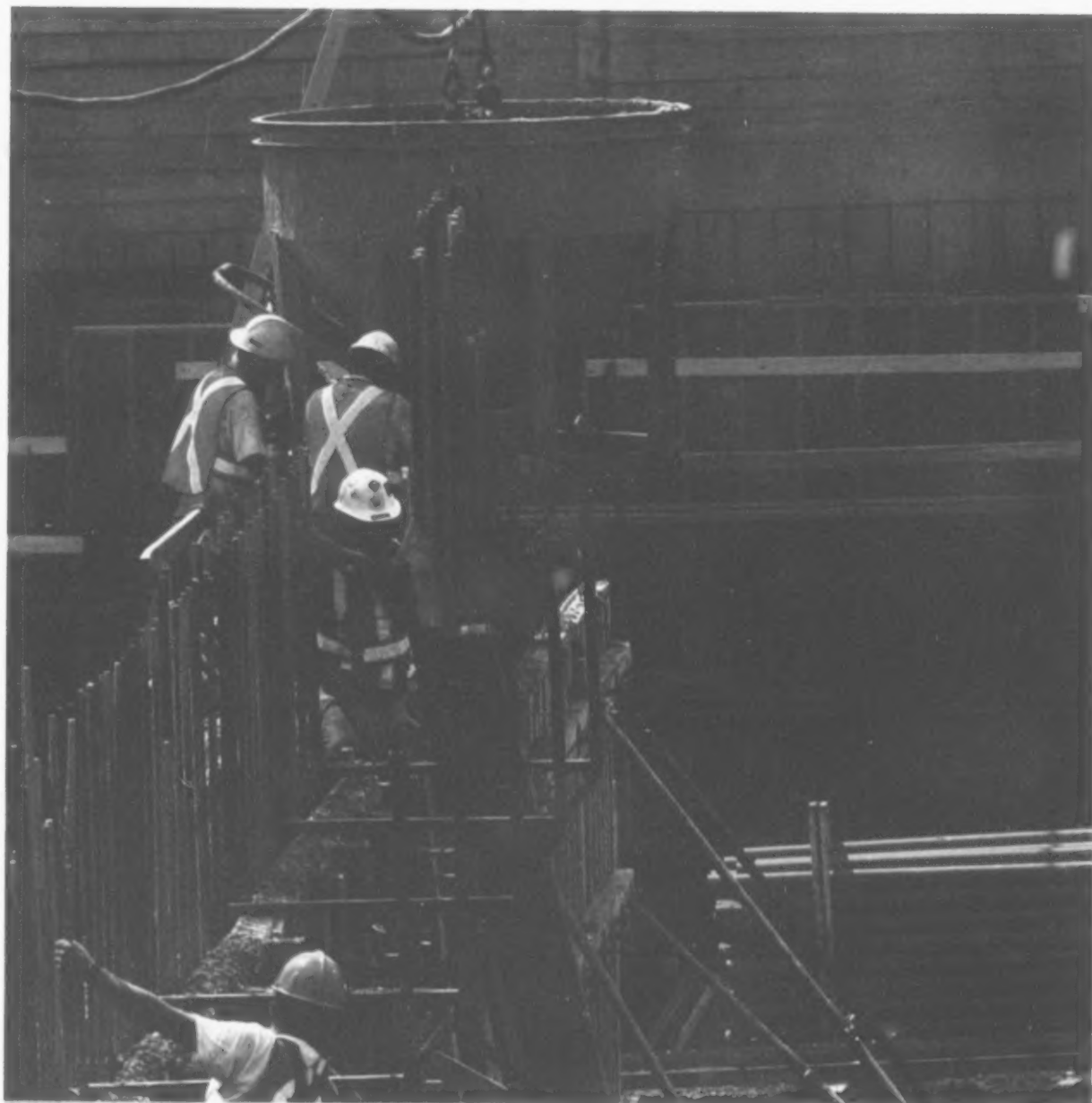
Aller de l'avant

En vue d'améliorer l'accès des Ontariennes et des Ontariens aux services gouvernementaux et de procurer aux travailleurs provinciaux des locaux de travail convenables, l'Ontario, au cours des 10 prochaines années :

- agira selon une vision proposée sur 10 ans énoncée par le ministère des Services gouvernementaux en vue d'accroître l'efficacité afin d'offrir aux Ontariennes et aux Ontariens un service à la clientèle rentable et personnalisé. Pour ce faire, il devra adopter une stratégie coordonnée dans le but d'intégrer les systèmes, de gérer numériquement l'information et de faciliter la connectivité partout et en tout temps;
- explorera des possibilités de créer des carrefours où des groupes précis de gens peuvent accéder de façon simple et en un seul endroit à l'éventail de services dont ils ont besoin;



- s'appuiera sur le savoir-faire d'Infrastructure Ontario pour susciter les investissements du secteur privé afin de permettre à ServiceOntario de chercher des possibilités d'étendre son réseau de prestation à guichet unique à d'autres secteurs d'activité, y compris la prestation de services au nom d'autres gouvernements en vertu de partenariats;
- instaurera un cadre immobilier prévoyant entre autres le rajustement du loyer demandé aux ministères en fonction des taux du marché afin de contribuer à la prise de décisions mieux éclairées sur la meilleure façon d'affecter l'espace.



CHAPITRE TROIS

METTRE LE PLAN EN ACTION

Depuis 2003, l'Ontario façonne une vision ciblée à long terme des investissements dans l'infrastructure. Au cours des dix prochaines années, la province tirera profit de ses réalisations en améliorant davantage les méthodes d'approvisionnement, en assurant une vaste adoption de la planification de la gestion des actifs, en appuyant le secteur de la construction de l'Ontario et en collaborant avec d'autres paliers du gouvernement et des partenaires pour répondre aux besoins essentiels en matière d'infrastructure.

Améliorer l'approvisionnement

L'Ontario possède l'un des marchés d'approvisionnement en matière d'infrastructure les plus dynamiques au monde. Selon un rapport récemment rendu public par PricewaterhouseCoopers, d'ici 2020, le boum dans l'infrastructure devrait faire du Canada le cinquième plus important marché de la construction au monde, ce qui représente une hausse de deux places par rapport à la septième place qu'il occupe à l'heure actuelle. Les activités du secteur de la construction en Ontario aideront à stimuler cette amélioration. Par exemple, le rapport nomme la construction liée aux Jeux panaméricains et parapanaméricains de 2015 dans le Sud de l'Ontario, ainsi que des projets de transport en commun importants à Toronto et à Ottawa.

Dans son rapport, PricewaterhouseCoopers indique que les nouveaux projets d'infrastructure devraient continuer à attirer l'investissement du secteur privé, car le Canada possède de solides antécédents dans ce domaine.

En Ontario, les pratiques novatrices du gouvernement en matière d'infrastructure ont contribué à sa réussite. Par le passé, les pratiques d'approvisionnement à cet égard étaient peu normalisées à l'échelle du gouvernement et plusieurs ministères participaient à des activités qui se chevauchaient souvent. En 2004, la province a refondu ses pratiques d'approvisionnement de la manière suivante :



- Premièrement, elle a créé un cadre complet intitulé « Pour un meilleur avenir » dans le but d'aider les ministères, les municipalités et les partenaires du secteur parapublic à faire les meilleurs choix en ce qui a trait à la planification, au financement et à l'acquisition des éléments d'infrastructure publique.
- Deuxièmement, elle a conclu des partenariats avec le secteur privé. Elle a plus particulièrement instauré un nouveau modèle d'approvisionnement nommé modèle de diversification des modes de financement et d'approvisionnement, ou DMFA, qui avait pour objet de favoriser les partenariats avec le secteur privé dans le domaine de l'infrastructure.
- Troisièmement, elle a mis sur pied Infrastructure Ontario, un organisme unique responsable de l'infrastructure, pour gérer les projets d'envergure complexes au moyen du modèle de DMFA.

Parce qu'elles faisaient preuve d'innovation, de cohérence et de clarté, ces initiatives ont permis à l'Ontario d'assumer un rôle de chef de file à l'échelle mondiale. Elles ont également donné aux Ontariens d'importants avantages en matière d'infrastructure dans un délai relativement court. Plus précisément :

- Infrastructure Ontario a utilisé le modèle de DMFA pour réaliser plus de 50 projets d'immobilisations, dont la valeur s'élève à près de 21 milliards de dollars. À ce jour, 16 des 17 projets terminés ont été livrés dans les limites du budget;
- Infrastructure Ontario a aidé les entreprises et le gouvernement à réduire leurs coûts dans le cadre des projets d'infrastructure. On estime que les projets terminés entraîneront des économies de plus de 400 millions de dollars comparativement à l'approvisionnement traditionnel;
- le marché stable de la DMFA a permis de favoriser la spécialisation en matière de finances, de construction et de services consultatifs en Ontario.

En collaborant avec ses partenaires et le secteur, le gouvernement tient à tirer profit de l'avantage concurrentiel de l'Ontario dans le domaine de l'approvisionnement et à en tirer d'autres bénéfices :

- Dans le cadre du processus de planification et de budgétisation de la province, le ministère de l'Infrastructure fera des recommandations au gouvernement à propos de la méthode d'approvisionnement et de la livraison de tous les projets d'infrastructure ou groupes de projets d'infrastructure d'une valeur supérieure à 50 millions de dollars pour les éléments appartenant à la province et pour les hôpitaux et les collèges. Les critères d'évaluation des projets pourraient inclure la portée, la complexité et l'optimisation des ressources, à la lumière des commentaires des ministères responsables et d'Infrastructure Ontario.
- Infrastructure Ontario jouera un rôle accru dans le cadre de l'acquisition de l'infrastructure, notamment en ayant recours aux formes d'approvisionnement traditionnelles ainsi qu'au modèle de DMFA, le cas échéant.
- Les petits projets de même nature seront de plus en plus regroupés afin d'être pris en charge par Infrastructure Ontario, dans le cadre soit de la méthode traditionnelle d'approvisionnement, soit du modèle de DMFA. La province travaillera avec des intervenants afin de déterminer le moment où cette approche sera la plus pertinente.
- Les bénéficiaires de subventions provinciales de plus de 100 millions de dollars destinées aux projets d'infrastructure consulteront Infrastructure Ontario afin de déterminer de quelle façon, le cas échéant, cet organisme peut les aider dans le cadre de leur processus d'approvisionnement. Ces mesures seront mises en place progressivement au cours des premières années du plan. Le seuil de 100 millions de dollars pourrait être diminué au cours des prochaines années.
- Infrastructure Ontario jouera un plus grand rôle dans le cadre du processus d'approvisionnement des projets de technologie de l'information et appuiera la mise en œuvre du Plan de croissance du Nord de l'Ontario.



La proposition de valeur

Dans le cadre du modèle de DMFA, le soumissionnaire doit obtenir du financement provenant du secteur privé. L'entente de DMFA inclut des pénalités si le projet est livré en retard ou si les limites de budget sont dépassées. Les risques de dépassement du budget ou de non-respect des échéances sont ainsi transférés au soumissionnaire. Le soumissionnaire est bien mieux placé pour gérer ces risques.

Il est possible de réduire davantage les coûts et les risques si le projet prévoit que le promoteur doit inclure l'entretien à long terme de l'installation dans les coûts.

Ce modèle de prestation, nommé conception-construction-financement-entretien, adopte effectivement un point de vue d'ensemble et intègre directement la gestion des actifs dans le contrat. L'Ontario continuera de privilégier ce modèle.

Le modèle conception-construction-financement-entretien exige une coordination étroite entre toutes les parties en cause : le concepteur/architecte, le constructeur et l'entrepreneur responsable de l'entretien, qui ont chacun leur propre domaine d'expertise. Ensemble, ils doivent créer une méthode d'intégration des coûts d'immobilisations et d'exploitation sur la période prévue au contrat afin de réduire les coûts totaux du projet. Pour se conformer aux dispositions de l'entente de projet relatives aux retenues, ils doivent également s'assurer que le bien est en bon état à la fin du contrat.

En raison de ces changements, la province s'attend maintenant à ce qu'Infrastructure Ontario participe à une plus vaste gamme d'activités d'infrastructure et prévoit que l'organisme livrera un flot continu de projets d'immobilisations au cours des dix prochaines années.

Au début du mois de juin 2011, la province a annoncé la fusion d'Infrastructure Ontario avec la Société immobilière de l'Ontario, organisme responsable des biens fonciers et immobiliers du gouvernement provincial. La fusion respecte l'engagement de la province de réduire le nombre d'organismes et d'examiner les moyens d'éliminer le chevauchement et la redondance sur le plan des activités gouvernementales. L'un des avantages prévus de la fusion est que les politiques et les décisions du gouvernement en matière d'approvisionnement s'harmoniseraient davantage, à l'avenir, avec les décisions prises dans le domaine de l'immobilier.

Tirer profit des réalisations en matière de DMFA

La réussite sur le marché intérieur où les processus d'approvisionnement sont plus dynamiques permet aux entreprises canadiennes de constructions de commercialiser leurs compétences à l'échelle mondiale. Dans un article récemment paru dans le National Post, de hauts fonctionnaires d'Exportation et développement Canada ont indiqué que de nombreux clients internationaux potentiels sont impatients de discuter de ce que les Canadiens peuvent réaliser dans le cadre de divers projets d'infrastructure.

« (Le Canada) joue dans la cour des grands » en raison de ses capacités en matière d'infrastructure, souligne un fonctionnaire. Étant donné que les démarches similaires au modèle de DMFA de l'Ontario attirent de plus en plus l'attention à l'échelle internationale, le Canada est souvent donné en exemple en ce qui a trait à la façon dont les gouvernements peuvent travailler avec le secteur privé.

Selon le fonctionnaire en question, les importants projets d'infrastructure réalisés au Canada offrent aux entreprises canadiennes la vitrine dont elles ont grandement besoin lorsqu'elles promeuvent leurs services auprès de clients internationaux.

L'infrastructure des soins de santé en particulier est un marché international en croissance

L'Ontario a utilisé le modèle de DMFA pour 34 grands projets d'hôpital terminés, en cours et prévus. En participant à ce marché domestique, les firmes ontariennes ont acquis une expertise qui les a aidées dans le cadre de projets d'envergure mondiale.



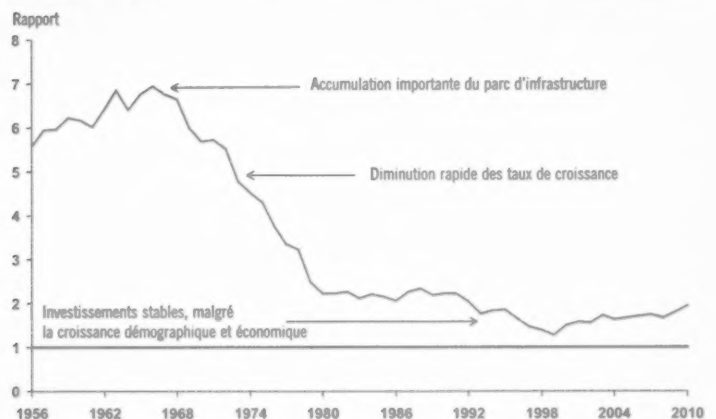
Meilleure gestion des actifs

Une infrastructure mal entretenue réduit la qualité des services et peut accroître les risques liés à la santé et à la sécurité. De plus, elle fait généralement défaut plus tôt et coûte plus cher à réparer ou à remplacer.

Bon nombre d'organismes publics n'ont pas adéquatement entretenu leurs éléments d'actif du début des années 1970 à la fin des années 1990 parce que l'infrastructure n'était pas considérée comme une priorité publique importante au cours de cette période. Le graphique ci-dessous illustre cette tendance en présentant le ratio des investissements en infrastructure par rapport au niveau auquel les actifs d'infrastructure ont atteint la fin de leur durée utile. À la fin des années 1990, l'infrastructure n'offrait pas de niveaux de services adéquats et un besoin pressant d'investir s'est fait sentir. Cependant, on manquait souvent, à ce moment-là, d'information pour prendre des décisions judicieuses en matière d'investissement. Par exemple, il n'existait pas d'inventaire à l'échelle du gouvernement de l'infrastructure de la province.

GRAPHIQUE 12

Rapport entre les investissements en immobilisations et la fin de la durée utile des éléments d'infrastructure publique



Sources : Statistique Canada et ministère de l'Infrastructure de l'Ontario

La province s'est employée au cours des dernières années à adopter de solides pratiques de gestion des actifs. Chaque ministère provincial qui possède et exploite des éléments d'infrastructure est maintenant tenu de préparer et de mettre à jour un inventaire annuel de ces derniers, de même qu'un plan d'entretien de ces actifs, en se fondant sur un cadre uniforme. Ces exigences visent, entre autres, les actifs de transport, les collèges, les hôpitaux et les écoles, ainsi que de nombreux organismes, commissions et conseils provinciaux.

- En tenant compte de ce travail, la province publiera régulièrement un rapport sur l'« état de l'infrastructure ontarienne » qui décrira ce portefeuille et indiquera les principaux critères de mesure du rendement et points de référence.

D'autres organismes du secteur public de l'Ontario, tels que les municipalités et les universités, possèdent eux aussi d'importantes immobilisations. La province s'attend à ce que la planification de la gestion des actifs fasse normalement et complètement partie des responsabilités de ces organismes en matière d'intendance. Bon nombre d'entre eux ont déjà entrepris ce travail. Par exemple, la ville de Hamilton a publié plusieurs « rapports sur l'état de l'infrastructure », ce qui lui a valu un InfraGuide National Award of Excellence pour le leadership et l'innovation dont elle a fait preuve en matière de gestion de l'infrastructure municipale. De plus, les universités ontariennes ont reçu un prix pour l'excellence du service en 2010 de la part de l'Institut des biens immobiliers du Canada pour leur programme de gestion des actifs.



Le coût élevé de la négligence

Comme tout propriétaire le sait, il est tentant de différer les coûts de l'entretien régulier. Cependant, la négligence à cet égard entraîne rapidement des coûts élevés. Par exemple, le fait de remettre à plus tard la peinture du parement en bois se traduira dans quelques années par le besoin de le remplacer – ce qui est souvent signalé par les dommages coûteux causés par l'eau à la maison. En ce qui concerne les routes, les petites fissures qui ne sont pas obturées laissent entrer la pluie et la neige, entraînant le soulèvement et la rupture de la chaussée. L'estimation des coûts du report de l'entretien varie selon les types d'actifs, mais de nombreux experts citent la « règle de cinq » selon laquelle chaque dollar d'entretien différé maintenant coûtera 5 \$ plus tard. Par exemple, dans une étude menée en 1998, la Banque mondiale a déterminé que chaque dollar qui n'est pas investi dans l'entretien des routes au bon moment coûtera plus tard 2 \$ à l'administration routière et 3 \$ à l'utilisateur de la route.



Qu'est-ce que la gestion des actifs?

La gestion des actifs est une démarche intégrée axée sur le cycle de vie de l'infrastructure qui commence par la réponse aux questions importantes qui suivent sur les actifs d'un organisme :

- Quel est l'état actuel des actifs – inventaire du portefeuille et état des actifs qui le composent?
- À quels niveaux de services devrait-on s'attendre des actifs?
- Les services actuellement fournis par les actifs correspondent-ils aux attentes en matière de niveaux de services?

En règle générale, la gestion des actifs commence donc par la collecte d'information et l'établissement des niveaux de services. Ce processus doit en outre se pencher sur les actifs qui revêtent le plus d'importance pour la prestation des services de l'organisme, étant donné que les ressources devraient d'abord être axées sur ceux-ci. Il faudrait peut-être se débarrasser de certains actifs, soit parce qu'ils ne sont plus utiles à l'exécution du mandat de l'organisme en matière de services, soit parce qu'il est plus rentable de les remplacer.

Si les actifs offrent le niveau de services requis, l'organisme cherche la meilleure stratégie d'investissement à adopter pour maintenir les services à ce niveau. Il peut ensuite examiner la façon de mieux gérer la demande future résultant de l'évolution de la population, des données démographiques, des attentes du public, de la technologie, des exigences réglementaires et d'autres facteurs.

Cependant, comme c'est souvent le cas, si l'évaluation démontre que les actifs ne peuvent pas satisfaire aux exigences actuelles de services, on met alors l'accent sur la création d'une stratégie qui comblera cette lacune. Ce faisant, les organismes doivent garder à l'esprit que :

- les réparations et l'entretien adéquats peuvent constituer une manière plus efficace de satisfaire aux exigences de services que l'acquisition de nouveaux actifs;
- les investissements initiaux doivent viser à satisfaire aux exigences minimales actuelles de services, tandis qu'une stratégie à long terme vise à déterminer si des améliorations sont nécessaires et comment elles pourraient être financées;
- les attentes et les exigences en matière de niveaux de services pourraient devoir être rajustées en fonction des restrictions budgétaires.

En tenant compte de ces facteurs, l'organisme peut définir une stratégie à court et à long terme appropriée qui satisfait aux exigences de services.

À l'avenir, pour assurer une planification adéquate de la gestion des actifs dans le secteur public :

- toute université ou municipalité, tout organisme de service sociaux ou autre partenaire recevant des paiements de transfert qui demande à la province une importante mise de fonds pour le financement d'immobilisations sera tenu de publier un plan public détaillé de gestion des biens. Ce dernier décrira le portefeuille d'infrastructure du promoteur et en indiquera les lacunes. L'analyse qui appuie la demande en question devra être effectuée dans le contexte de l'ensemble du portefeuille visé par le plan de gestion des actifs;
- afin de contribuer à l'élaboration de ces plans, la province rendra accessible un cadre de gestion des actifs fondé sur celui qui est actuellement utilisé à l'interne. Ce cadre fournira des pratiques exemplaires de gestion des actifs.

La province consultera les organismes touchés, notamment l'Association of Municipalities of Ontario et la ville de Toronto, sur le contenu requis dans ces plans. Ces exigences seront instaurées progressivement au fil du temps. En outre, afin de minimiser plus particulièrement le fardeau des municipalités en matière de production de rapports, les plans s'appuieraient sur les exigences de production de rapports actuelles et les regrouperaient.

Le pavage avec garantie

Selon le ministère des Transports, sa démarche exigeant une garantie de sept ans sur les projets de pavage servira de modèle permanent pour les contrats futurs.

La province a mis à l'essai sur une période de cinq ans cette initiative de garantie, qui combine des concepts de conception-construction avec des garanties pluriannuelles du pavage à chaud. La démarche est fondée sur les résultats, c'est-à-dire que le résultat est précisé et qu'ensuite l'entrepreneur en pavage est responsable de la conception de la structure de la chaussée et des matériaux, ainsi que de tous les tests de contrôle de la qualité permettant d'atteindre le résultat précisé.

À ce jour, cette démarche a permis de concevoir des chaussées qui sont aussi solides, sinon plus, que celles précisées dans les contrats traditionnels.

Le ministère a évalué diverses périodes de garantie afin d'atteindre un juste équilibre entre ses besoins et la capacité des entrepreneurs de gérer le risque. Selon les conclusions du ministère, les périodes d'essai des garanties précédentes de trois et cinq ans étaient trop courtes pour que des défauts apparaissent dans la chaussée. Par contre, une garantie trop longue comporterait un risque élevé pour les soumissionnaires parce que les entrepreneurs ne peuvent pas raisonnablement prédire le rendement.

Selon un fonctionnaire du ministère, une période de sept ans s'avère suffisante parce que « si l'entrepreneur peut créer une route qui respecte les caractéristiques de la garantie pendant sept ans, il est probable que la durée utile de la route sera de 18 à 20 ans ».

La gestion des actifs jouera en outre un rôle dans le cadre de l'engagement de la province de réduire les répercussions environnementales de son infrastructure publique.

- Les plans de gestion des actifs devront démontrer comment l'adaptation au changement climatique a été prise en compte au moment de la conception du projet. Le ministère de l'Infrastructure procède actuellement à des évaluations de la vulnérabilité de trois édifices gouvernementaux dans le but de mieux comprendre les répercussions du changement climatique. La province effectuera d'autres évaluations d'éléments d'infrastructure essentiels comme les ponts et les systèmes d'aqueduc afin d'appuyer ses propres activités de planification et celles d'autres organismes du secteur public.

Mettre sur pied DataWorks

À l'échelon municipal, le financement provincial du système Municipal DataWorks, créé et géré par l'Ontario Good Roads Association, a déjà permis de jeter les bases de l'évolution vers une meilleure gestion des actifs. En décembre 2009, la province a versé 450 000 \$ à l'association pour améliorer le système DataWorks.

Municipal DataWorks est un outil logiciel qui aide les municipalités à prendre des décisions éclairées en matière d'investissement et à minimiser les coûts des éléments d'infrastructure durant leur durée utile en les maintenant en bon état. Le financement a servi à accroître la puissance du système Municipal DataWorks et à assurer une meilleure intégration avec d'autres systèmes de gestion des actifs. Il permet aux municipalités d'utiliser le système pour créer des plans d'immobilisations de 5, 10 et 20 ans pour la gestion stratégique à long terme. L'amélioration de la facilité d'utilisation de Municipal DataWorks en créant une base de données en ligne globale qui contient des outils d'importation et d'exportation de données et de création de rapports souples sur la portée et l'état de l'infrastructure municipale en est un autre avantage.

Compte tenu de l'importance de la gestion des ponts municipaux, le ministère des Transports a accordé à l'association des subventions totalisant plus de un million de dollars depuis mars 2010 afin d'aider les municipalités à recueillir des données sur les ponts pour les entrer dans Municipal DataWorks.



- Le cas échéant, l'Ontario s'appuie actuellement sur la norme Leadership in Energy and Environmental Design (LEED). Pendant la durée de ce plan, la province a l'intention de désigner une norme plus stricte en matière d'énergie et d'environnement pour les nouvelles constructions et les rénovations majeures des installations de la province et des autres installations du secteur public. Elle tiendra des consultations afin de déterminer quelles normes s'appliqueront.
- La province surveille déjà la consommation d'énergie et d'eau de ses propres établissements et a établi des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Au cours des dix prochaines années, un éventail plus vaste de paramètres seront créés pour mieux surveiller le rendement sur le plan environnemental de l'infrastructure qui appartient à la province et à ses partenaires du secteur public ontarien, et d'en faire rapport.
- La province s'efforcera d'inclure des mesures environnementales dans ses rapports sur l'« état de l'infrastructure ontarienne ». En plus de permettre de surveiller les répercussions environnementales de l'infrastructure publique dans les divers secteurs, les mesures environnementales pourraient permettre d'améliorer les décisions en matière de gestion des actifs et la gérance environnementale. Par exemple, les rapports pourraient démontrer comment l'utilisation du matériel écoénergétique permet de réduire les coûts d'exploitation tout en diminuant les émissions de gaz à effet de serre.

Ces étapes feront en sorte que, d'ici la fin de la décennie, toutes les pratiques de gestion des actifs et tous les plans de projets financés par la province respectent le même degré de rigueur et fassent preuve du même égard envers l'environnement.

Les assises d'un secteur de la construction plus fort

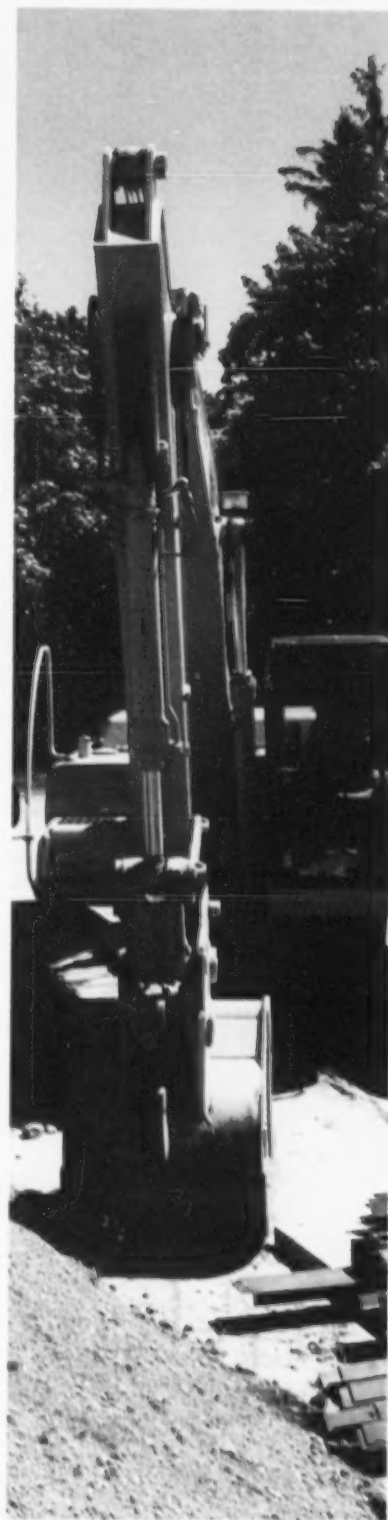
Le gouvernement a tout intérêt à favoriser la prospérité du secteur ontarien de la construction.

Tout d'abord, le secteur de la construction constitue une source d'activité économique importante. Plus de 425 000 Ontariens travaillent dans la construction, ce qui représentait plus de 6,5 pour cent des emplois dans la province en 2010. Ce nombre comprend les ingénieurs, les architectes, les entrepreneurs, les concepteurs, les gestionnaires de projet, les fournisseurs de matériaux, les conducteurs d'équipement, les gens de métiers spécialisés et les ouvriers. La taille des entreprises varie : de petites entreprises de une personne à d'importantes entreprises internationales. Dans son ensemble, le secteur représente cinq pour cent de l'économie ontarienne et génère environ 25 milliards de dollars sur le plan de l'activité économique chaque année.

Ensuite, le gouvernement compte sur le secteur de la construction pour offrir l'infrastructure publique abordable de premier plan qui répond aux besoins sociaux et économiques de la population ontarienne. À l'heure actuelle, les investissements publics dans l'infrastructure correspondent à plus du quart de l'ensemble des travaux de construction de la province et à près de la moitié des activités de construction non domiciliaire. Cette position de force sur le marché offre à la province un aperçu unique des forces et des faiblesses du secteur, ainsi que la possibilité de collaborer avec ce dernier afin de produire des résultats positifs.

Au cours des dix prochaines années, le secteur pourrait connaître les difficultés expliquées ci-dessous.

- Bien que l'on ne prévoie aucune pénurie de main-d'œuvre généralisée, le Conseil sectoriel de la construction du Canada prédit que, d'ici le milieu de la décennie, les pénuries de compétences dans le secteur de la construction pourraient atteindre des niveaux critiques pour certains emplois. Cela pourrait se répercuter sur l'échéancier et les coûts globaux des gros projets si l'industrie ne réussit pas à attirer davantage de main-d'œuvre pour répondre à la demande croissante.



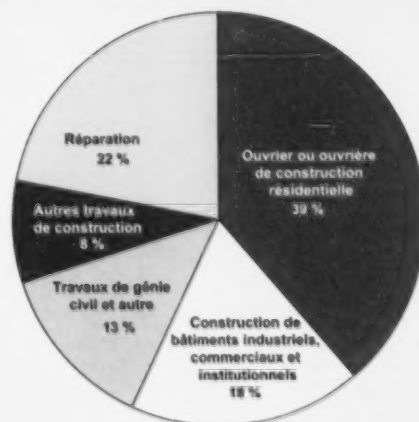


- Depuis 1990, l'inflation dans le domaine de la construction non domiciliaire en Ontario a progressé plus rapidement en moyenne que l'inflation générale et la plupart des prévisionnistes s'attendent à ce que cette tendance se maintienne.
- De récentes études laissent supposer que l'industrie canadienne de la construction se classe derrière d'autres secteurs en ce qui a trait aux gains de productivité.

Pendant la durée du présent plan, le gouvernement entend travailler de concert avec le secteur de la construction dans le but de relever ces défis. Il convient tout particulièrement de noter ce qui suit :

- En vue de contribuer à l'augmentation des gains de productivité, la province favorisera une concurrence accrue en normalisant davantage les processus d'approvisionnement. Parallèlement, elle continuera de lancer des appels d'offres relatifs à des projets de diverse envergure afin de soutenir les petites et moyennes entreprises de construction.
- Pour faire en sorte que le gouvernement soit à l'écoute des préoccupations du secteur de la construction, le ministre de l'Infrastructure rencontrera ses représentants chaque trimestre. Ce processus sera propice à un échange de points de vue sur des enjeux comme les changements dans les pratiques d'approvisionnement, l'évolution des techniques de construction et l'avancement de l'examen des exigences réglementaires de l'Ontario pour le secteur.

GRAPHIQUE 13 Ventilation du secteur ontarien de la construction en 2009*



* Selon les prix réels de 2002 – proportion du secteur total de la construction

Sources : Statistique Canada et ministère de l'Infrastructure de l'Ontario

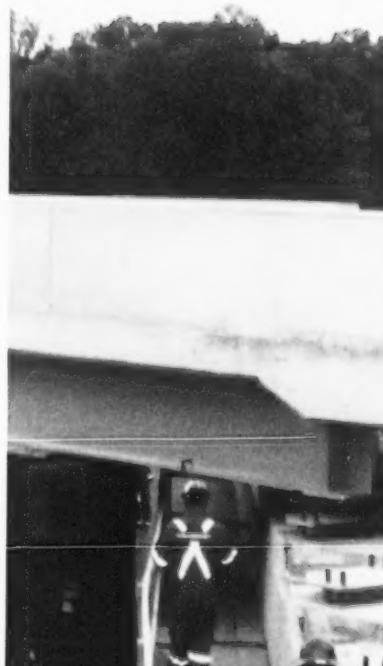
Enfin, le gouvernement fera la promotion du secteur ontarien de la construction à l'étranger. Au cours des années à venir, la demande mondiale de services de construction devrait augmenter. Par exemple, on estime qu'une somme moyenne de 2 billions de dollars sera investie chaque année dans l'infrastructure économique, y compris les routes, les voies ferrées, les réseaux d'eau, les systèmes de télécommunication et les systèmes énergétiques, durant les 20 prochaines années.

Le gouvernement croit que le secteur ontarien des services de construction est bien placé pour tirer profit de cette demande mondiale. Le marché évolué du financement d'infrastructure de l'Ontario s'est doté d'un savoir-faire considérable dans le domaine des services-conseils. Certains des meilleurs travaux de génie, d'architecture et de conception sont réalisés ici même, en Ontario. Qu'elles soient petites ou grandes, les entreprises de chez nous offrent invariablement des produits de premier ordre. Afin de venir en aide à l'industrie ontarienne, le gouvernement organisera des missions commerciales consacrées à la création de débouchés à l'étranger.

La réputation croissante du Canada et de l'Ontario

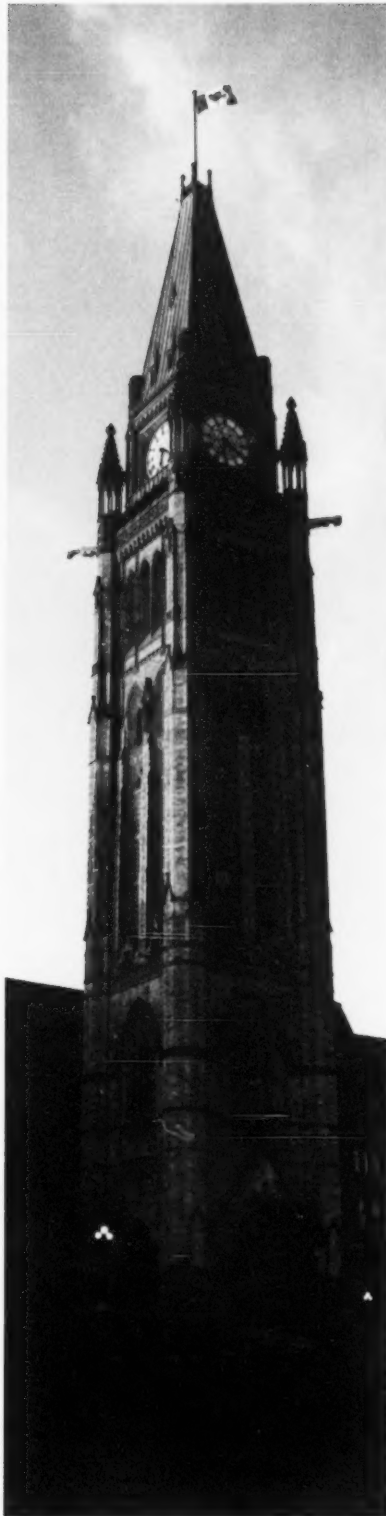
Parmi les meilleurs projets des quatre coins du monde présentés dans le rapport intitulé *The Infrastructure 100* publié par KPMG en 2010, le jury en a sélectionné neuf du Canada. Le projet de l'Hôpital Bridgepoint de Toronto a été mis en vedette dans la catégorie des soins de santé. Selon le rapport, « les qualités environnementales sont essentielles pour l'Hôpital Bridgepoint. L'établissement de pointe d'une superficie de 680 000 pieds carrés comptera 472 lits répartis sur 10 étages et comprendra un centre de soins ambulatoires spécialisé. Il est particulièrement intéressant de noter que le bâtiment voisin, la prison Don, sera préservé. À l'intérieur, la rotonde, principal point d'intérêt du bâtiment, sera restaurée et retrouvera sa beauté architecturale d'origine. Le fait que ce projet homologué LEED intègre un bâtiment historique dans sa conception a plu au jury.

Il en résultera une fusion exceptionnelle de la tradition et de la modernité. »



De nouveaux ponts et moins de perturbations

L'innovation dans le secteur de la construction permet de remplacer des ponts de façon efficace sans trop perturber la circulation. Un nouveau pont est construit à côté de l'ancien, puis, en l'espace de quelques jours, l'ancien pont est démantelé et le nouveau est mis en place au moyen de vérins hydrauliques. Le remplacement complet d'un pont par les méthodes traditionnelles peut perturber la circulation sur une période de neuf à douze mois. La nouvelle méthode a fait l'objet d'un projet pilote couronné de succès en Ontario.



Collaborer avec d'autres parties

L'Ontario ne pourra relever les défis auxquels il est confronté en matière d'infrastructure que grâce à la concertation de ses efforts avec le gouvernement fédéral, les municipalités et les territoires de compétence avoisinants. Les parties devront tout particulièrement unir leurs forces afin de répondre aux besoins créés par le report de l'entretien ainsi qu'à l'augmentation de la demande.

Gouvernement fédéral

Le gouvernement fédéral doit continuer d'appuyer l'infrastructure provinciale et municipale en Ontario, surtout lorsque l'investissement fait bénéficier la population, l'environnement et l'économie d'avantages considérables. L'un des principaux secteurs en question est celui des transports. L'Ontario accueille particulièrement bien l'engagement du gouvernement fédéral à l'égard du renouvellement du poste frontalier de Windsor et de la stratégie de développement de la porte continentale. Les petits réseaux d'eau, l'infrastructure du savoir et les transports en commun constituent également des éléments importants.

Selon la Chambre de commerce du Canada, le Canada est le seul pays dans l'Organisation de coopération et de développement économiques qui n'est doté d'aucune stratégie nationale de transport en commun. Une telle stratégie fédérale est nécessaire pour l'octroi aux fournisseurs de services de transport en commun d'un financement à long terme qui leur permettra d'entretenir et d'étendre leurs réseaux.

La majeure partie du financement fédéral récemment affecté à l'infrastructure a pris la forme de programmes d'une durée limitée exécutés en partenariat avec le gouvernement de l'Ontario et les administrations locales. Le plan Chantiers Canada du gouvernement fédéral, annoncé en 2007, se poursuivra jusqu'en 2014.

Afin de promouvoir la croissance économique et de créer des emplois dans le sillage de la récession mondiale, le gouvernement fédéral a majoré ses investissements dans l'infrastructure en 2009, les portant au-delà des niveaux prévus dans le cadre du plan Chantiers Canada. Il a également élargi la portée de ses investissements en y ajoutant les universités et les collèges. Près de 11 000 projets ontariens, dont la valeur s'élève à 8,2 milliards de dollars, livrés en partenariat avec la province et les soumissionnaires des projets dans le cadre de programmes de stimulation de l'infrastructure, devraient être achevés d'ici le 31 octobre 2011.

La conception et la mise en œuvre de futurs programmes d'infrastructure fédéraux doivent tenir compte des besoins et des intérêts de la province. Elles doivent également s'appuyer sur un dialogue significatif entre l'Ontario et le gouvernement fédéral. L'Ontario encourage le gouvernement fédéral à créer des programmes de partage des coûts qui répondent à ces critères.

Municipalités

L'éventail de sources de financement dont disposent les municipalités a considérablement évolué depuis quelques décennies et il continuera de le faire. Voici quelques-uns des facteurs qui façonneront les investissements municipaux dans l'infrastructure au cours des dix prochaines années :

- l'intensification de l'urbanisation et la croissance démographique accroîtront les revenus de certaines municipalités au titre de l'impôt foncier, tandis que d'autres devront composer avec la stabilisation ou la diminution de leur assiette foncière;
- le programme provincial de taxe sur l'essence, qui prévoit un financement spécifiquement affecté aux transports en commun;
- le fonds fédéral de la taxe sur l'essence, qui appuie les éléments d'infrastructure municipale écologiquement viables;
- l'accroissement de la marge budgétaire dont bénéficieront de nombreuses municipalités au fur et à mesure que la province récupérera certains programmes sociaux et autres coûts;

Les municipalités passent à la comptabilité d'exercice

En 2009, les municipalités ont changé la façon dont elles constatent et déclarent leurs investissements dans l'infrastructure, adoptant ce qu'on appelle la comptabilité d'exercice intégrale. En vertu de cette méthode, le coût intégral de l'acquisition ou de la construction initiale d'un bien n'est plus constaté uniquement au cours de l'exercice où il est engagé. Il est plutôt réparti sur toute la durée utile de l'actif et comptabilisé à chaque exercice comme « charge d'amortissement ». La province a entrepris le même changement de traitement comptable au cours de l'exercice 2002-2003. Le passage à la comptabilité d'exercice intégrale fournit aux municipalités des renseignements financiers importants qui facilitent la planification à long terme des actifs et aident les conseils municipaux à prendre des décisions financières éclairées.



- les décisions des municipalités d'exiger des frais en échange des divers services qu'elles offrent, tout particulièrement dans le but de limiter la demande de services et de ressources qui ne sont pas viables sur les plans économique et environnemental.

Les municipalités disposeront de meilleurs renseignements pour éclairer leurs décisions en raison des répercussions durables de la modification des méthodes de traitement comptable amorcée en 2009. Cela donne aux municipalités une véritable occasion d'élaborer un plan de gestion des actifs qui détaille clairement la valeur des investissements dans l'infrastructure au sein des collectivités.

En 2008, le gouvernement de l'Ontario, l'Association of Municipalities of Ontario et la ville de Toronto ont procédé à l'examen provincial-municipal du financement et du mode de prestation des services, une évaluation des accords de financement et autres qui portait notamment sur les questions d'infrastructure. L'examen a permis de conclure que les municipalités sont les mieux placées pour construire et gérer l'infrastructure qui offre principalement des services et des avantages à leurs habitants. Il s'agit notamment de la gestion des déchets solides, des réseaux d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées, des routes locales et des transports en commun. Comme mesure de suivi, un autre examen provincial-municipal a été entrepris dans le but de définir des solutions relatives aux responsabilités et aux accords de financement concernant les routes et les ponts. Les recommandations issues de cet examen sont attendues en 2011.

Toujours à la suite de cet examen, la province a repris en charge certains coûts de programmes sociaux qui avaient été transférés aux municipalités à la fin des années 1990. D'ici 2018, la province aura porté à 4 milliards de dollars le soutien annuel permanent aux municipalités, ce qui représente une hausse de 270 pour cent depuis 2003. En raison partiellement de la marge budgétaire que ce changement leur a donnée, le rapport définitif demandait aux municipalités d'accroître leurs investissements dans l'infrastructure, en partenariat avec les gouvernements provincial et fédéral.

L'Ontario continuera d'exhorter l'Association of Municipalities of Ontario, la Fédération canadienne des municipalités, la ville de Toronto et le gouvernement fédéral à travailler de concert avec elle dans le but de définir une stratégie municipale d'investissement dans l'infrastructure qui répond aux besoins et à la capacité financière de chaque palier gouvernemental. Une telle stratégie pourrait aider à relever les défis du déficit actuel en la matière et ceux que représentent les besoins émergents.

Autres partenaires

L'Ontario cherchera en outre à établir de nouveaux partenariats avec les provinces et États américains qui l'entourent et avec les collectivités autochtones afin de coordonner les projets et d'en partager les coûts et les avantages.





Aide en matière de financement de l'infrastructure

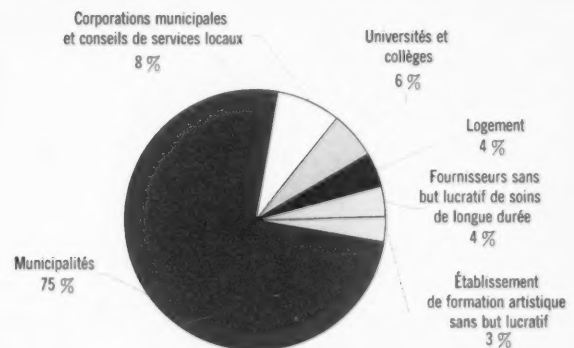
Infrastructure Ontario aide le secteur public de l'Ontario à assurer le financement de leur infrastructure à des taux abordables. L'organisme emprunte au nom d'un regroupement de municipalités et d'autres organismes publics admissibles, ce qui permet à des emprunteurs de petite taille d'obtenir un financement à des taux d'intérêt plus raisonnables que ceux qui leur sont offerts dans d'autres circonstances. Le programme de prêt à taux fixe offre également des débentures allant jusqu'à 40 ans, un terme prolongé qui n'est pas habituellement offert aux emprunteurs traditionnels.

Les municipalités constituent la majorité de la clientèle d'emprunt, avec près de la moitié des municipalités ontariennes ayant participé au programme. Le programme, dont la portée a été progressivement élargie, inclut toutes les dépenses d'infrastructure à l'intention des municipalités, des universités, des conseils de services locaux et de certains organismes sans but lucratif, comme les foyers de soins de longue durée, les fournisseurs de logements sociaux et abordables, les organismes de formation dans les arts et les maisons de soins palliatifs.

Depuis 2003, le programme de prêt a accordé et souscrit des prêts abordables de 4,5 milliards de dollars à 287 bénéficiaires admissibles, notamment 3,4 milliards de dollars à 206 municipalités. La valeur totale des quelque 1 400 projets d'infrastructure qui ont fait l'objet d'un financement dans le cadre du programme s'élève à 7,2 milliards de dollars.

GRAPHIQUE 14

Répartition par secteur du total des prêts accordés et souscrits pour l'infrastructure de l'Ontario



Source : Infrastructure Ontario, en date du 25 mai 2011

Le gouvernement envisagera d'étendre davantage la portée du programme en vue d'inclure d'autres organismes sans but lucratif et les coopératives qui fournissent de l'infrastructure ayant des avantages importants pour le public.

Conclusion

Le présent plan à long terme décrit une stratégie d'investissement en infrastructure qui servira de catalyseur à la croissance économique et à la qualité de vie en Ontario. Partout dans le monde, d'autres économies investissent dans leur infrastructure comme jamais auparavant. Au cours de la prochaine décennie, l'Ontario doit continuer à investir pour demeurer compétitif. L'investissement de plus de 35 milliards de dollars prévu au cours des trois prochaines années servira à mettre nos produits en marché en temps opportun, à réduire la congestion routière, à améliorer l'accès aux transports en commun, à instruire notre main-d'œuvre et à assurer la viabilité de notre système de santé.

Aussi importants que soient ces investissements, ce plan en fait davantage pour les Ontariens. En s'appuyant sur l'innovation et une bonne gestion, il vise à accroître la rentabilité des investissements dans l'infrastructure et à faire en sorte que les projets soient parachevés dans les délais prévus, en respectant le budget. Il contribuera à protéger l'infrastructure cruciale de l'Ontario contre les défis que pose le changement climatique et veillera à ce que l'infrastructure soit accessible et durable.

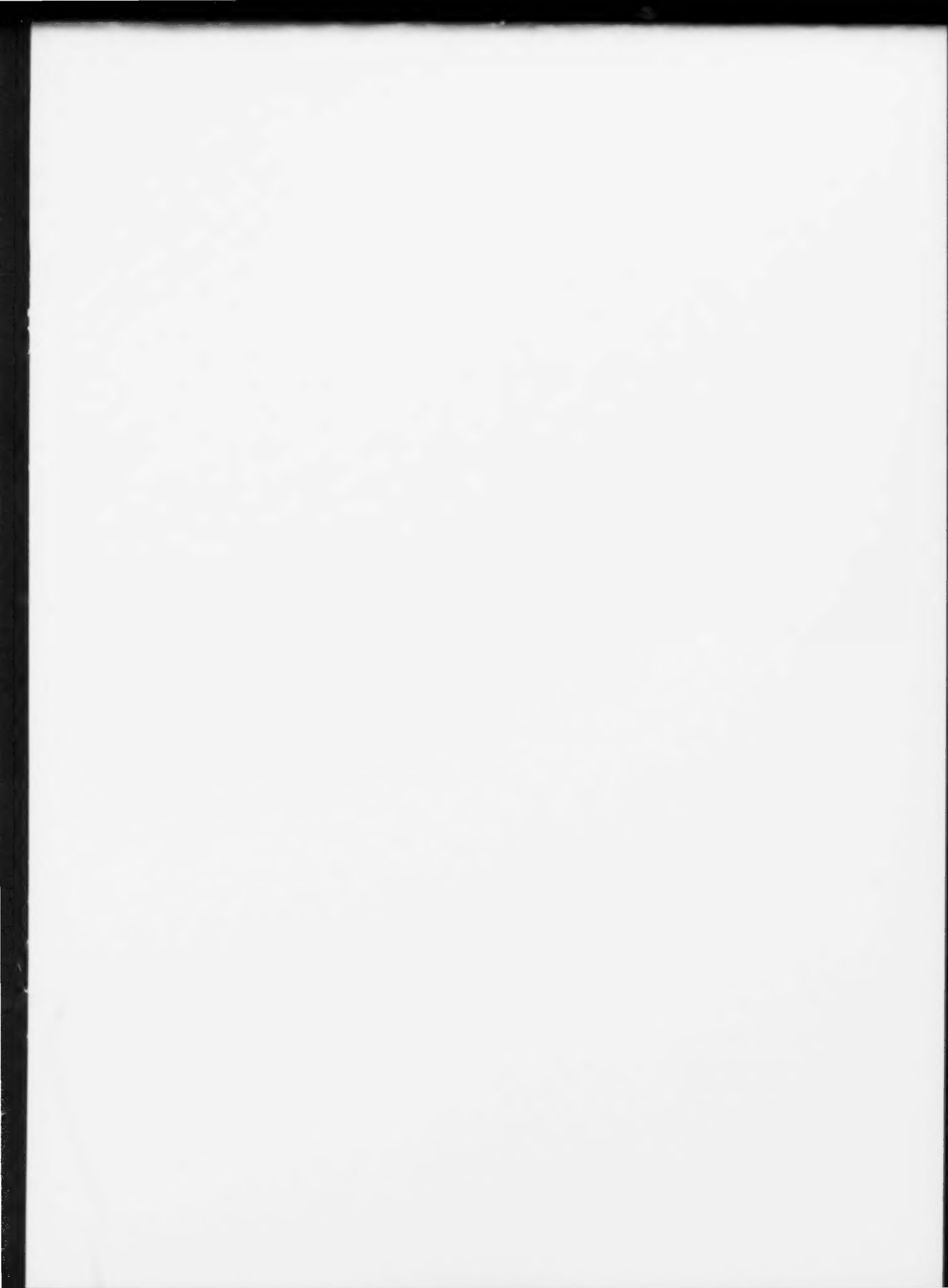
Au cours de la prochaine décennie, ce plan fera en sorte que l'entretien adéquat des éléments d'infrastructure – en effectuant des réparations et des modifications au besoin pour éviter des mesures plus coûteuses plus tard – fasse partie intégrante du déroulement des activités des organismes ontariens financés par le gouvernement provincial.

Depuis 2003, l'Ontario a réalisé d'importants progrès pour réduire son déficit en matière d'infrastructure. Le présent plan s'appuiera sur cette solide assise.

Pour bâtir un avenir prospère, il faudra également compter sur le soutien et les efforts des partenaires de l'Ontario. La province se réjouit tout particulièrement de collaborer avec le gouvernement fédéral et les municipalités ontariennes afin de renforcer les systèmes d'infrastructure qui sont essentiels à la croissance économique et à notre qualité de vie.

Références photographiques

Pages 3, 5, 10, 14, 15, 21, 33, 37, 35, 39, 41, 49, 54, 58, 64, 66, 67, 73, 77, 79, 83, 86, 89, 96, 98 et page couverture, gracieusement fournies par la bibliothèque de photographie du Bureau du Conseil des ministres; pages 7, 13, 23, 25, 29, 32, 34, 48, 52, 53, 56, 59, 61, 62, 63, 94, 97 et page couverture, gracieusement fournies par Tourisme Ontario; page 9, gracieusement fournie par Archives publiques de l'Ontario – asphaltage de l'autoroute 401 près de l'avenue Road, RG 14-162; page 12, gracieusement fournie par le projet VivaNext de Metrolinx; pages 15, 45 et 51, gracieusement fournies par Catharine Lyons King; page 51, gracieusement fournie par Matt Desrosiers; page 17, gracieusement fournie par la ville de Peterborough; pages 27, 42 et 91, gracieusement fournies par Musfiq Islam; page 28 et page couverture, gracieusement fournies par George Xenos; pages 19, 50 et 92, gracieusement fournies par Waterfront Toronto; page 68, gracieusement fournie par la Police provinciale de l'Ontario; page 85, gracieusement fournie par le canton de Smith-Ennismore-Lakefield et couverture arrière, gracieusement fournie par l'Université Carleton.





© Imprimeur de la Reine pour l'Ontario, 2011



MIXTE
Papier issu
de sources responsables
FSC® C014613



ISBN 978-1-4435-6708-4 (IMPRIMÉ)

ISBN 978-1-4435-6709-1 (HTML)

ISBN 978-1-4435-6710-7 (PDF)